OPERATION 'BLACK BUCK'

	SECTOR	HLL
A	ARMARIO	
B	ESTANTERIA	
C	FICHERO	
D	ESTANTE	
E	CARPETA	
F	BIBLIORATO	
G	CAJA/ON	
H		
I	ALFABETICO	
J	EJEMPLAR	2/

OBSERV. C2/2

OPERACIÓN "BLACK BUCK"

1º Mayo.

FECHA	TIPO Y/O NOMBRE DEL BUQUE		TIPO DE DAÑO	NUMERO Y TIPO DE AVION QUE ATACO	INDICATIVO DE ELLA.	NOMBRE DE PILOTO	ARMAMENTO UTILIZADO
01-05-82	FF TIPO COUNTRY	ANTRIM	AVERIADO				
	DD TIPO	BATTLEAXE	AVERIADO				
		YARMOUTH	"				
		PLYMOUTH	"				
04-05-82	DD TIPO-42	SHEFFIELD	HUNDIDA	S.ETENDARD	ESCOLTADO	CAP.CORB. BEDACARRATZ	EXOCET.
	PORTAVIONES	HERMES	AVERIADO	M-III	POR M-V	CAP.GARCIA CUERVA	MATRA 530
12-05-82	FF TIPO 22	BRDASWORD	AVERIADA	A-4 B			FUE TRASPASADO
	FF TIPO 12	PLYMOUTH	"	A-4 B			POR UNA BOMBA
	FF TIPO 22	BRILLANT	HUNDIDA				DE 1000 lbs.
21-05-82	FF TIPO LEANDER	ARGONAUT	AVERIADA	A-4 Q MACHI	FALTA AUSTRIDAR CUANTOS A4Q LLEGARON AL BLANCO (3 FUERON DERRIBADOS). LLEGÓ 1 SOLO A4Q.		
	" " 21	ARDENT	HUNDIDA	3 M-V			
MAS 6 BUQUES	" " 42	GLASGOW	AVERIADA	M-V			LO PASO LADO A
AVERIADO							LADO 1 BOMBA DE
POR ATAQUE							1000 lbs.
DE COHETES	" " 22 (2)	ANTRIM	HUNDIDA	6 A-4B.	ELLAS		
Y CAÑONES					LEO Y ORION	3 PIL LE PEGARON	
M-I MACHI	" " 21 (3)	ANTELOPE	HUNDIDA	A-4B	MULA 1	CAP. CARBALLO	IMPACTO DIRECTO
Y PUCARA.							BOMBAS DE 1000
	BUQUE GRANDE DE DESEMBARCO.	SIR GALAHAD	AVERIADO	A-4B	MULA 4	ALF. CARMONA	BOMBAS DE 1000 lb
MAS 6 BUQUES			AVERIADOS	M-V	LAUCHA Y		COHETES Y CAÑO-
NO IDENTIFICADOS.					RATONES		NES.
				IA-58	CHOCLO		
				MACHI	---		
23-05-82	7/10 BARCAZAS DE DESEMBARCO		HUNDIDA	IA-58			
	SIR LANCELOT.		AVERIADA	A-4B			
24-05-82	LANCHON DE	NORLON O					
	DESEMBARCO	EUROPIC	AVERIADO	3- A-4B	MY. MARIEL		
	TRANSPORTE	CAMBERRA	AVERIADO	4 M-V	2 PEGARON SE		BOMBAS DE 500
					GURO.		LBS. Y CAÑONES.
	1 FF TIPO 42		AVERIADA	1 A-4B			
	1 FF TIPO 22		AVERIADA	1 A-4B			

25-05-82	FF TIPO 42 (4)	COVENTRY	HUNDIDA	A-4B		1/TEN VELASCO ALV. BARRIONUEVO -NO TIRO -	BOMBAS DE 1000 lb
	Estrecho San Carlos.						
	FF TIPO 42	NO IDENTIFICADA ¿GLASGOW.?	MUY AVERIADO ATACADO HUNDIDO	A-4B 2da. VEZ A-4C	DURANTE EL CONFLITO.	CAP. CARBALLO Y TEN RIQUEL	BOMBAS 1000 lbs.
	PETROLERO (5) MEDIANO	AL NE. DE ISLA SOLEDAD.					
	PUERTA CONTENEDOR.	ATLANTIC CONVEYOR. EN EL RADIAL 069 a 90 mn. DE PTO. ARGENTINO.	HUNDIDO	S. ETENDAR	ESCOLTADO POR M-V.	CAP. FRAG. CUROLOVICH	EXOCET.
	FF TIPO 22	---	AVERIADA	FZA. AER.			
25-05-82	FF LEANDER	ARGONAUT	AVERIADA POR 2° VEZ				
30-05-82	PORTAVIONES ATACADO A 210 mn AL ESTE DE PTO. ARGENTINO 51° 11'S - 54° 48'W.	INVINCIBLE	ABERIADO - FUERA DE COMBATE	4 A-4C y 1 S. ETENDAR	ZONDA 3 " 4	1°TEN. URETA-ALF. ISSAC C.C.	BOMBAS DE 1000 lbs Y UN EXOCET. ZONDA 4 NO ESTA SEGURO DE HABER PEGADO A CAUSA DEL HUMO
08-06-82	1 FF TIPO LEANDER (6)	PLYMOUTH	HUNDIDA	6 M-V MAS 2 A-4B	MAZO 1 y MARTILLO 3	TEN ARRARAZ 1/TEN SANCHEZ	FUE DERRIBADO DESPUES DE SU ATAQUE COMANDO EL ATAQUE DE LOS 5 A-4B
BAHIA AGRADABLE.	2 BUQUES MEDIANOS DE DESEMBARCO.	FIR GALAHAD 4000 TON.	INCENDIADO HUNDIDO	3 A-4B	DOGO 3,2 y 4	1/TEN CACHON ALF CARMONA	
		SIR TRISTAN 500 TON	INCENDIADO	2 A-4B	MASTIN 2 y 4	TEN RINKE TEN GALVEZ ALF. GOMEZ	
	1 BUQUE TANQUE DE 319 mts DE ESLORA	"HERCULES"	AVERIADO (a 600 MN al Este de MDP)	2 MK 62 1 C-130			

CAPITULO IX - LA BATALLA DEL 01 DE MAYO

LA OPERACION "BLACK BUCK"

El estallido de la primera bomba sacudió súbitamente a los entumecidos defensores de PUERTO ARGENTINO. En rítmica sucesión, otros estallidos siguieron al primero.

Paradójicamente, del total de 21 bombas lanzadas por el bombardero al mando del teniente MARTIN WITHERS, esta primera sería la única con que la RAF y los aviones SEA HARRIER de la TASK FORCE lograrían tocar la pista a lo largo de los 45 días del conflicto bélico.

Eran las 04:40 horas de la fría madrugada austral. GRAN BRETAÑA iniciaba así, en una acción espectacular y violenta, aunque de escasos daños materiales, la recuperación de la colonia perdida.

El relevo de las defensas antiaéreas argentinas se había efectuado apenas 40 minutos antes y la guardia se hallaba a cargo de la batería "Skyguard" con cañones Oerlikón de 35 mm. Su operador se vió sorprendido al observar el eco del bombardero en la pantalla, desconociendo aún que se trataba de un ataque británico. Tuvo la certeza de lo que ocurría al sentir, casi simultáneamente con el estallido de la primera bomba, el atronador pasaje del "Vulcan" sobre su cabeza. De haberlo sabido con anticipación, con seguridad hubiese podido abrir fuego sobre el avión incursor con grandes posibilidades de éxito, ya que éste efectuó el pasaje en vuelo horizontal a menos de 400 metros de altura de Noreste a Sudoeste.

Los partes británicos y toda la información disponible sobre este ataque mencionan que el bombardero efectuó el lanzamiento desde 10.000 pies (3.000 metros) de altura. Esto no es correcto. La altura de pasaje del "Vulcan" fue detectada y escuchada por las defensas de Puerto Argentino, calificándolo de "muy bajo".

En la Capital del archipiélago la FAA había instalado un Centro de Información y Control (CIC) dotado de un moderno radar Westinghouse, el cual, debido posiblemente a contramedidas electrónicas del enemigo, o bien por la baja altura a que se realizó el raid, no detectó la presencia del "Vulcan".

El CIC es, en su expresión más simple, el lugar en el cual se recibe y procesa la información operativa disponible para la conducción de las operaciones aéreas. Consta de sistemas de detección, enlace y graficación, y desempeñó un rol fundamental en el conflicto.

C2.2.2

El "Vulcan" matrícula XM-607, inició luego un largo y azaroso retorno que insumiría la enorme cantidad de DIECISIETE (17) reabastecimientos en vuelo, (10 de ellos al VULCAN), dadas las distancias involucradas desde su base en ASCENSION y las performances del avión, en una operación marginal y riesgosa que no se justificó por los resultados alcanzados. Un total de 12 aviones (10 Victor y 2 B-2) estarían involucrados en la operación.

La pista sufrió, a consecuencia del primer impacto, la fractura de su borde lateral sur en el centro de su extensión. Un orificio de aproximadamente 20 mts. de diámetro limitaba el ancho de la cinta de asfalto a unos 18 mts. útiles, más que suficientes para permitir la operación de los Hércules C-130 de la FAA y de los aviones de menor porte estacionados en MLV, ya que continuaba operable en toda su longitud.

Se produjeron daños menores en las instalaciones del aeropuerto, la destrucción de un depósito de combustibles y de un galpón de la Armada, y las primeras bajas del conflicto en acción bélica; falleciendo los soldados Hector R. Bordón y Guillermo V. García de la Fuerza Aérea. A las 06:29 Hs detonaron dos bombas más, como consecuencia del empleo de sus espoletas de retardo, no lejos de la pista y en las proximidades de los refugios del personal de la Artillería Antiaérea. -Del total de 21 bombas arrojadas por el Vulcan, 4 se sumergerían en la blanda turba del lugar y no explotarían-.

A las 07:40 Hs. un avión "Sea Harrier" de reconocimiento efectuó un sobrevuelo a gran altura sobre el aeropuerto, con el propósito de constatar los daños ocasionados a sus instalaciones. Poco más tarde, la BBC informaría al mundo que la pista de PUERTO ARGENTINO había sido inutilizada por la RAF.

El Vulcan XM 607 aterrizó en WIDEAWAKE 16 Hs después de haber despegado, no sin antes sufrir algunos problemas en su travesía, generados en inconvenientes para el "RENDEZ VOUS" con un avión Victor cisterna, y a una pérdida de la manguera de alimentación durante un reabastecimiento que inundó el parabrisas del Ten. WITHERS obstruyendo la visual durante unos interminables segundos. Bluck Buck 1 había concluído, dejando para los analistas serias dudas acerca de su aceptabilidad: El vuelo se había realizado pero la misión no estaba cumplida, a pesar de los riesgos corridos.

De los avatares de la Operación "Black Buck" nos hablan

///

C2.2.3

las distinciones y condecoraciones que fueron otorgadas a sus ejecutores: Cruz del Servicio Aéreo Distinguido, a los siguientes Oficiales:

1er. Ten. FRANCIS MARTIN WITHERS por haber completado la misión a pesar de inconvenientes con el radar de abordo, de problemas en el reaprovisionamiento y haber aterrizado casi sin combustible al regreso de la misma.

Comandante de Ala DAVID EMERSON, por haber realizado con un avión Nimrod, entre otras misiones, apoyo al vuelo del Vulcan del Ten. WITHERS.

Comandante de Escuadrón ROBERT TUXFORD, por haber sido Comandante de un avión Victor de reaprovisionamiento en vuelo durante la Operación "Black Buck" el día 1° de mayo, en el cual debía desempeñarse como avión cisterna de otro Victor, cuya tarea era suministrar combustible al Vulcan del Ten WITHERS, debido a la rotura del sistema de reaprovisionamiento en vuelo de este Victor, debió reemplazarlo para entregar combustible al bombardero, con lo cual comprometió seriamente su propia seguridad, ya que debió quedarse sin el combustible necesario para llegar de regreso a ASCENSION, sin poder declararse en emergencia en razón del silencio radioeléctrico impuesto para no hacer peligrar el éxito de la misión hasta que ésta estuviese asegurada, oportunidad en que recién recibió una transferencia de emergencia que le permitió ser recuperado en el aeropuerto de WIDEAWAKE.

LAS DEFENSAS ANTIAEREAS DE LA BASE AEREA MILITAR "MALVINAS".

Cabe añadir que si bien la acción conjunta no era, precisamente, una de las virtudes de FF.AA argentinas, ello no fue así en el caso de la Artillería Antiaérea, donde las tres fuerzas se integraron para conformar, pese a los escasos medios disponibles, una magnífica red de baterías con artillería y misiles que pondrían a prueba las capacidades y agallas de los pilotos británicos. La defensa antiaérea de Puerto Argentino agrupó medios de la Fuerza Aérea, del Ejército y de la Armada, con resultados harto halagueños respecto de lo que la acción conjunta puede llegar a lograr. De esta forma se organizó un Escuadron de Artillería Antiaérea, su

C2.2.4

bordinado a la Jefatura de la Base Aérea Militar e integrado con el Centro de Información y Control (CIC) de la FA en la Isla SOLEDAD, dónde funcionó la Central de Operaciones Conjunta de la Artillería Antiaérea. En los alrededores de la pista y a lo largo de ella, se emplazaron 9 cañones bitubo Rheinmetal de 20 mm con radar Super Fledermaus, medios estos pertenecientes a la FA; mientras que el Ejército desplegaba otra batería con cañones Oerlikón de 35 mm gobernadas por un radar Skyguard y dos baterías de misiles superficie/aire "Tigercat". La Infantería de Marina proporcionó medios de comunicaciones para enlazar las baterías y todo el sistema funcionaba a la perfección, considerando la precariedad de medios de infraestructura y los improvisados refugios que se debieron construir para su personal.

El Plan Británico consistía básicamente en la Operación "Black Buck", esto es, el bombardeo de un avión Vulcan B-2 como fue relatado, seguido luego de otros bombardeos por aviones "Sea Harrier". Con esta acción que se consideraba "paralizante", el Almirante WOODWARD pensaba ofrecer la rendición al General MENENDEZ y tal vez todo se desarrollaría de manera similar a lo ocurrido en las Islas GEORGIAS, dónde los defensores no hicieron una verdadera resistencia.

Si llegaba a ocurrir lo propio en las Islas MALVINAS, la misión encomendada a la Task Force se habría cumplido sin problemas y en el lapso mínimo, con lo cual las tripulaciones y la fuerza expedicionaria embarcada podrían regresar rápidamente a sus hogares y la Royal Navy se habría anotado otra página célebre en la defensa de los intereses del REINO UNIDO. En caso que los argentinos decidieran resistir, se continuarían los ataques aéreos, seguidos por bombardeo naval y un helidesembarco en la Bahía de la ANUNCIACION, al norte de PUERTO ARGENTINO. Los informes previos acerca de las Fuerzas Armadas Argentinas, si bien escasos, daban poca significación acerca de sus capacidades bélicas, si bien se habían adoptado precauciones especiales ante la amenaza submarina, constituída por dos modernos sumergibles convencionales de origen alemán, y dos clase "Guppy" próximos a ser radiados de servicio.

Respecto de la FAA, sus obsoletos aparatos y especialmente la distancia desde las bases continentales a los objetivos del Tea-

///

C2.2.5

tro de Operaciones difícilmente le permitirían realizar alguna operación eficaz, según la apreciación británica.

El 30 de abril en horas de la noche los británicos dividieron sus efectivos navales -formados por unas 17 naves de guerra- en dos grupos de tareas que se establecerían, uno de ellos, al Norte de la Isla SOLEDAD, a unas 70 millas náuticas de P. ARGENTINO, con el Portaaviones liviano "Invincible" como nave capitana, mientras que el resto lo hacía a 50 millas náuticas al Este de las costas malvinenses, con el "Hermes" como buque insignia. Dado que el "Hermes" poseía la mayor cantidad de "Sea Harrier", se resolvió que sus escuadrones aéreos embarcados-el 800 y parte del 899-efectuaran los ataques y bombardeos a las instalaciones argentinas, mientras que los aviones del "Invincible" -de los escuadrones 801 y 899- realizarían la defensa aire/aire, integrando las denominadas patrullas aéreas de combate (PACs), formadas normalmente con dos aviones. La ubicación de ambos portaaviones livianos obedecía además a una inteligente distribución táctica de acuerdo con las misiones que deberían cubrir sus aviones: El "Invincible" -con un radar más moderno y eficiente- debería hallarse más próximo a las rutas de los probables incursores argentinos, aunque más alejado del archipiélago, por cuanto en ese tipo de tarea los "Sea Harriers", al no poseer pesadas cargas portantes, tenían mayor autonomía, ya fuera para perseguir a los aviones argentinos, o realizar cobertura en la vertical de las islas y regresar a su portaaviones. El "Hermes", por su parte, fue situado a sólo 50 millas de las costas malvinenses, y bien al Este, ya que de esta manera se hallaba a la mínima distancia de los objetivos que sus aviones debían atacar (PUERTO ARGENTINO y DARWIN) permitiéndoles una mayor carga portante en armamento -a expensas de combustible-, y simultáneamente establecer la mayor distancia posible entre la nave insignia y las bases en tierra firme de la FAA, logrando en una solución de compromiso la máxima seguridad compatible con la misión de su grupo aeronaval embarcado.

La computadora del "Hermes" suministró los datos precisos para la ejecución de la operación y sólo restaba que amaneciese para despachar los aviones hacia sus objetivos materiales: Las bases aéreas "MALVINAS" y "CONDOR", en PUERTO ARGENTINO y DARWIN respectivamente.

///

C2.2.6

En la sala de pilotos del "Hermes", el Jefe de Escuadrón, Cap. de Corbeta ANDY ADULD, impartió instrucciones a sus hombres para lo que habría de ser el bautismo de fuego de todos ellos; les dio las buenas noticias de que el Vulcan acababa de comunicar que no había existido reacción alguna de las defensas antiaéreas y que las condiciones meteorológicas se presentaban favorables para la ejecución de la operación: cielo parcialmente nublado, buena visibilidad y viento casi calmo. Un total de 10 aviones del "Hermes" integrarían este ataque, según pudo constatarse en las pantallas de los radares de PUERTO ARGENTINO, en forma nítida y precisa, poco más tarde, si bien la la información británica da cuenta de que eran 9 aviones.

Si un efecto tuvo el ataque del Vulcan, fue el de sobresaltar y alertar a todos los habitantes y defensores de PUERTO ARGENTINO, quienes de inmediato, sobrepuestos de la sorpresa, comenzaron a evaluar los daños y a atender las bajas producidas por el bombardeo. Las comunicaciones entre las islas y el continente empezaron a "flashear" con las novedades. El Cte. de la FAS, en Comodoro Rivadavia, ordenó el alistamiento de los aviones de ataque de la FAA en sus bases costeras, mientras el Cte. del Teatro de Operaciones del Atlántico Sur (TOAS), Valte. LOMBARDO, alertaba a la Fuerza de Tareas 79 ante un posible enfrentamiento con la Task Force.

C2.2.7

A las 08:00 Hs. el Gral. MENENDEZ decidió suspender el traslado de la Brigada de Infantería III a la Isla Gran MALVINA , ante el cariz que estaban tomando los acontecimientos, redistribuyendo sus unidades en las afueras de PUERTO ARGENTINO.

También aproximadamente a esa hora, el Comandante de la Guarnición Militar y Gobernador de las Islas MALVINAS, recibió un parte de comunicaciones por el cual el Alte. WOODWARD -quien incidentalmente festejaba su 50º. cumpleaños-, le ofrecía trasladarse al portaaviones "Hermes" en uno de sus helicópteros, para pactar la rendición de sus efectivos. Antes de que el Gral. MENENDEZ ensayara algún tipo de respuesta adecuada a las circunstancias, ésta ya había sido emitida por uno de sus subalternos en términos que no dejaron dudas al Cte. de la Task Force acerca de la determinación argentina de defender las islas. Con cierta resignación, el Alte. británico ordenó continuar con las operaciones según la planificación prevista.

A las 08:25 Hs los radares defensivos anunciaron la presencia de 10 aparatos incursores. Entre las 08:30 Hs y las 08:36 Hs. se desarrolló un intenso combate entre los aviones atacantes y la defensa antiaérea, esta vez perfectamente alertada y lista para repeler al enemigo (*). SIETE "Sea Harrier", volando a muy baja altura y en pasajes de 2 y 3 aviones, dejaron caer sus bombas de 1.000 Lbs. (454 Kgs.), mientras los artilleros iniciaban el fuego ensayando puntería real por primera vez. El ataque fue realizado desde el sector Norte del Aeropuerto, utilizando bombas, cohetes y cañones de 30 mm. sobre los objetivos de la Base Aérea. Lo hicieron a una altura y con un ángulo ideal para los tiradores, que no fallaron, y el efecto fue desvastador: Dos "Sea Harriers" cayeron bajo el fuego de los cañones de 20 mm., otros CUATRO fueron averiados por varios impactos, y pudo observarse como escapaban en dirección al portaaviones dejando estelas de humo negro detrás de sí. Uno de ellos cayó al mar fuera del alcance de los radares, y finalmente un "Tigercat" de la Infantería de Marina derribó un cuarto avión.

(*) Ver mapa.

C2.2.8

EL ATAQUE A LA BASE AEREA MILITAR "CONDOR"

Desde sus orígenes, la BAM "Cóndor" careció de aquellos elementos esenciales para organizar en forma eficiente el funcionamiento de la Unidad que debía alojar a un escuadrón de aviones "Pucará" destacados en las Islas, pero la imposibilidad de hacerlo en Puerto ARGENTINO, a efectos de evitar la concentración de medios en un punto que con seguridad iba a ser el objetivo principal del enemigo, y la falta casi total de aeródromos aptos en las Islas, obligó a montar precariamente las instalaciones del aeródromo "DARWIN", un potrero de forma irregular de unos 500 metros de largo por 100 de ancho, con una superficie de césped sobre una blanda capa de turba, ondulado, desparejo y con una pronunciada depresión en el centro, que obligaba a efectuar los despegues y aterrizajes en una delgada franja lateral de su reducida extensión. Fue necesario bajar cercas en los extremos y realizar algunos trabajos para extender la pista a unos 600 mts, pero el lugar seguía careciendo de facilidades de refugios, depósitos de combustible y munición, zonas de enmascaramiento, alojamiento para el personal y los servicios, etc. El conflicto había obligado a pasar por alto esas necesidades vitales para cualquier sistema de armas que no fueran las del avión "Pucará", que había sido diseñado para operar desde lugares precarios y no preparados, pero las carencias de este improvisado aeródromo de campaña eran excesivas, particularmente por las limitaciones de una pista que se tornaba inoperable al ablandarse su terreno cada vez que llovía en el lugar, lo cual sucedía con harta frecuencia en esa época del año.

De todas maneras, el Vcom. PEDROZZO, el Jefe de Base, y el Vcom. VERA MANTARAZ, su Jefe de Operaciones, se las ingeniaron para montar la unidad y apoyar la operación aérea y antiaérea para cumplir la misión asignada.

Y el bautismo de fuego de aquel día 01 de mayo, no habría de ser muy afortunado para los defensores de la BAM "Cóndor".

(*) La bomba BL 755 "Beluga" de 1000 Lbs. (454 Kg) es un arma de fragmentación que esparce submuniciones (147 granadas) al estallar, las cuales -a su vez- explotan causando daños, particularmente al personal por la acción de miles de esquirlas.

C2.2.9

Al producirse el ataque del VULCAN B-2, el Brigadier CASTELLANO ordenó al Vicecomodoro PEDROZZO que evacuara los aviones "PUCARA" que había en el campo de aterrizaje, ya que no existía refugio alguno para las máquinas que quedarían expuestas allí al fuego enemigo. El lugar de despliegue debía ser la Base Aeronaval "Calderon" en Bahía Elefante Marino, Isla Borbón, al Noroeste de la boca norte del Estrecho de San Carlos, otro rudimentario aeródromo de campaña, pero el único disponible después de los dos mencionados antes. Sólo dos aviones habían alcanzado a ser evacuados, cuando un tercero, como consecuencia del estado de la pista, rompió la rueda de nariz al introducirse en un pozo, imposibilitando los despegues al resto, ya que dejó la faja de terreno obstaculizada. Eran las 07:30 Hs.

OK

El ataque -simultáneo con el de Puerto Argentino- sorprendió al personal de la base removiendo el avión accidentado de la pista durante la puesta en marcha de los restantes. Una de las bombas dió de lleno en el avión matricula A-527, mientras los mecánicos y armeros asistían al piloto -Ten Daniel Antonio D. JUKIC-en la preparación del avión. Como consecuencia de la tremenda explosión el Ten JUKIC y SIETE Suboficiales resultaron muertos (*), mientras otros NUEVE sufrirían heridas de consideración.

OK

La defensa antiaérea de la base, mucho más modesta que la de Puerto Argentino, estaba conformada por seis cañones Rheinmetal de 20mm con un radar ELTA, una sección de dos cañones Oerlikon de 35 mm con un director de tiro Skyguard perteneciente al GADA 601 del FA, (y luego dos lanzadores de misiles SAM 7 "Strela"). Los artilleros habían sido puestos en estado de alerta, pero una infeliz coincidencia conspiró contra su reacción eficaz: a las 08:25 hs habían sido informados que continuaría la evacuación de los aviones Pucará ~~serían evacuados~~ estacionados en ~~de~~ la Base, debiendo estar atentos a esta circunstancia para evitar derribar un avión propio; a las 08:33 hs se produjo la incursión de los "Sea Harrier" que hicieron un ataque proveniente del

OK

(*) Personal FAA fallecido el 01 May.

DARWIN

Ten Daniel Antonio JUKIC (piloto Pucará)
Cabo Principal Mario DUARTE
Cabo Principal Juan Antonio Rodriguez
Cabo Primero Miguel Angel CARRIZO
Cabo Primero José Alberto MALDONADO
Cabo Primero Agustín Hugo MONTAÑO
Cabo Primero José Luis PERALTA
Cabo Primero Andrés Luis BRASHICH

C2.2.10

Noroeste, en vuelo bajo y a gran velocidad. Cuando los artilleros se percataron que no eran los aviones propios ya era demasiado tarde y las bombas de 1000 libras hicieron estragos en las fuerzas defensoras. (Un avión arrojó bombas MK-17 y dos del tipo beluga).

Era un trago muy amargo para la Base Aérea. No solo habían perdido un avión y un piloto, sino que las bajas entre el personal de suboficiales impondrían serios problemas para lograr su reemplazo, particularmente porque seis de ellos eran mecánicos y preciosos especialistas en armamento. También había ardido un depósito de combustible, factor éste que se tornaba crítico ante el bloqueo impuesto por las fuerzas británicas, que impediría su reposición, y uno de los "Pucará" evacuados a la Base Calderón rompió su rueda de nariz en el aterrizaje, por el pésimo estado de las pistas.

VERDAD Vs. FICCION

Finalizada la misión, los aviones agresores se alejaron velozmente de Puerto Argentino y Darwin hacia el "Hermes". Según los partes británicos, en este ataque la única novedad fue una perforación sufrida por un avión en su timón de dirección, producto de un proyectil de 20 mm. En el libro "The Battle for the Falklands" (La batalla por las Falkland) de los autores británicos HASTINGS y JENKINS, se relata que el capitán Auld al regresar al "Hermes" se hallaba eufórico y excitado, ya que pese al intenso fuego antiaéreo habían cumplido la misión sin tener bajas.

Para los defensores de Puerto Argentino, la satisfacción era cierta: el debut de la Artillería Antiaérea había sido sumamente promisorio y las bajas infligidas al enemigo de enorme significación. Una reconfortante sensación de seguridad apaciguaba los ánimos al saber que los agresores, ya no quedarían impunes.

Deseo alertar al lector, que uno de los grandes problema de quien investiga una acción bélica, es la confrontación de la información obtenida de cada uno de los bandos, con la realidad. En el fragor de la lucha, sus actores no siempre pueden discernir

///

C2. 2. 11

entre lo que ven y lo que desearían ver, entre lo que realmente ocurrió y lo que hubiesen deseado que ocurriera, entre sus emociones y la reflexión objetiva. La escasez de informes fidedignos, la diversidad de fuentes de obtención, la difusión de noticias sin confirmar o poco responsables, y finalmente la labor de los organismos especializados en acción psicológica e inteligencia operativa, terminan por deformar la realidad a extremos inverosímiles.

La investigación precisa aún no se ha agotado, pero lo que queda aquí narrado son los hechos conocidos hasta este momento: la artillería antiaérea confirmó sus 4 derribos, más dos aviones averiados; los británicos han aseverado que no sufrieron bajas; los radares del CIC y de la 3ra batería, que siguieron en sus pantallas con toda exactitud e inmutabilidad el desplazamiento de los aviones atacantes, confirmaron que tuvieron 10 ecos incursores al iniciarse el ataque, y sólo 7 de ellos emprendieron el regreso al portaaviones, **de los cuales solo arribaron 3, pues uno se precipitó al mar.(*)**
El otro hecho que queda por narrar, en relación a estos acontecimientos, es que este ataque de "Sea Harrier" a las instalaciones de la Base Aérea Militar "MALVINAS" a baja altura, sería el último del conflicto, ya que con este tipo de avión no volverían a pasar a bajas cotas sobre las defensas antiaéreas de Puerto Argentino.(**)

EL BAUTISMO DE FUEGO DE LA FUERZA AEREA

Tanto el Comandante de la Fuerza Aérea Sur (FAS) como su estado mayor, habían trabajado rápida e intensamente para afrontar la gravísima responsabilidad que el día 01 de mayo se tornaba realidad: la de enfrentar a un enemigo totalmente superior en tecnología y medios, y para colmo en un teatro de operaciones que por sus características no era habitual para los hombres de la Fuerza Aérea: las islas Malvinas y la situación creada por la reacción de Gran Bretaña al enviar una poderosa fuerza de tareas configuraban un teatro de operaciones típicamente naval, con connotaciones aeronavales, donde los medios aéreos propios solo deberían -en lo teórico- jugar un rol tangencial, no directo, en las operaciones.

(*) La posición de las antenas de dos de los radares de Puerto Argentino no permitió detectar la caída del avión n°4, a 9,5 MN de la costa (18 Km), según informes posteriores. ///

(**) Hubo ataques ulteriores realizados a baja altura, pero fueron efectuados por aviones "Harrier" de la RAF.

C2.2.12

El principal problema militar operativo que debió resolver la FAS hacía directamente a la supervivencia de sus medios: cual debería ser la forma de ataque a una moderna fragata misilística, con alguna posibilidad de salvar a los aviones atacantes.

Se consultaron a fuentes de información de los EE.UU, de ISRAEL, de los países de la OTAN, del Pacto de Varsovia, y a nuestros propios aviadores navales. Se analizaron también las técnicas de bombardeo en picada de la Segunda Guerra Mundial. La consulta no ofreció soluciones válidas al problema: todos los resultados indicaban que las fragatas misilísticas eran prácticamente invulnerables, sensación esta compartida por las grandes armadas de los principales países del mundo que podían mantenerlas y operarlas.

Se efectuó también, a mediados de abril, una práctica de ataque con aviones de la Fuerza Aérea a una de las modernas fragatas misilísticas clase 42 de nuestra Armada,(*) con resultados controvertidos, o al menos poco claros: nuestros marinos opinaban /ante la consternación de los pilotos, que los aviones atacantes habían sido "derribados" en casi todos los casos, mientras /que los mandos de la fuerza aérea no estaban totalmente convencidos de esta aseveración: se había observado -al penetrar en el lóbulo del radar de las fragatas- que un avión volando al máximo de velocidad y al mínimo de altura, atacando por sorpresa, no otorgaba el tiempo necesario a las defensas del buque para dar el preaviso y disparar sus armas antiaéreas antes de que el avión incursor hiciese empleo de sus propias armas: cañones, cohetes o bombas.

Se estudiaron profundamente todas las alternativas; los tiempos de reacción de los sistemas de armas de las naves, sus distancias de detección radar a diferentes alturas y perfiles aerodinámicos de los aviones de ataque, cantidad de aviones necesarios para saturar las defensas misilísticas, formación óptima de ataque de las escuadrillas, , altura ideal de ataque (que arrojó la inusual cota de volar en forma extremadamente baja, es decir, entre 10 y 3 metros de altura) , etc.

El único atisbo de luz que se había detectado para dar solución al problema enunciado, consistía en emplear un procedimiento no utilizado con anterioridad y desarrollar técnicas particulares para ello. No había tampoco tiempo para expermientarlo, como no fuera en el combate real.

Pero por sobre todas las cosas significaba tambien una tremenda responsabilidad en aquéllos que debían tomar la decisión de enviar a sus hombres a lo que podía ser una muerte casi segura, y un valor sin límites por parte de quienes debían ejecutar las misiones: los pilotos.

(*) La Royal Navy las denomina "destructores livianos", designación que se adoptará a efectos de diferenciarlas de las fragatas co-

C2.2-13

Las últimas experiencias mundiales para el empleo del poder aéreo, en particular en la Segunda Guerra Mundial -Campaña de Africa- la guerra de Corea y la guerra de Asia Sudoriental, aconsejan que todos los medios aéreos de los que una Nación -o grupo de naciones- pudiesen disponer al iniciar un conflicto, deben hallarse agrupados bajo un comando unificado, a efectos de emplearlos con todo su enorme poder de fuego en forma racional, centralizada y perfectamente coordinada (*).

Consciente de este hecho real, el Comandante de la FAS requirió, el día 30 de Abril, que los aviones Super Etendard de la Armada fuesen puestos bajo su control operacional, habida cuenta que no habrían de operar como los A4-Q, es decir embarcados en el portaaviones "25 de Mayo", sino desde bases en tierra firme, y considerando tambien que esos aviones para poder operar contra la flota británica debían necesariamente ser reaprovisionados en vuelo por aviones KC-130 de la Fuerza Aérea. Pero evidentemente era exigir demasiado del espíritu conjunto de nuestras FF.AA, cuyas falencias ya habían quedado al descubierto al crearse los comandos estratégicos operacionales y los teatros de operaciones, sin atender las reales necesidades táctico-estratégicas de la situación militar planteada. Por otra parte,
ni siquiera los medios aéreos asignados a la Guarnición Militar Malvinas serían agrupados bajo control del componente aéreo, ya que el General Menendez permitiría que cada componente, el terrestre, el naval y obviamente el aéreo, operasen cada uno sus aviones y helicópteros en forma independiente, a pesar de lo reducido del teatro de operaciones y de los escasos medios disponibles...

Fue así como la Fuerza Aérea se aprestó a presentar batalla en forma totalmente aislada. Lo hizo absolutamente convencida de su responsabilidad de emplear los medios que la Nación había puesto a su disposición para la defensa de su patrimonio usurpado en 1833. Ninguno de sus hombres dudó del cumplimiento de un deber inexcusable. Desde el comandante en Jefe hasta el último soldado y también aquellos que no tenían estado militar, tales como radioaficionados y pilotos civiles, estaban dispuestos a dar lo que se les requiriese, ésto no por actitudes mesiánicas ni exaltaciones anímicas, sino simplemente por el convencimiento del cum

(*) Air Power in Three Wars. (Gral. William W. MAMYER). ///

C2.2.14

plimiento del deber individual y colectivo de la institución.

Cabe destacar, por otra parte, que el sentimiento patriótico de saberse partícipes de una gesta para recuperar nuestras islas y completar la integración territorial de la Nación desde que ésta fuera creada, en 1810, excedía superlativamente cualquier especulación que nuestros hombres pudiesen abrigar respecto de la situación político institucional del país, de la dimensión del enemigo y de los resultados con seguridad desfavorables que sobrevendrían a la desigual lucha.

La primera formación de combate de la FAS despegó de RIO GALLEGOS a las 06:44 hs. Estaba constituída por 2 aviones Mirage M-III en versión aire/aire (A/A), es decir con armamento para el combate aéreo; llevaba el indicativo de "Fiera" (las secciones y escuadrillas (*) adoptan un sobrenombre para evitar en las comunicaciones el dar indicativos y matrículas militares) y el número de misión era el 1090 (es el número que individualiza a su orden fragmentaria, documento escueto en el cual se fijan los parámetros fundamentales de una formación aérea para el combate: misión, configuración, horas sobre el blanco, altura de vuelo, etc) Los "Fieras" hicieron su vuelo sin novedad, estuvieron en la vertical de PUERTO ARGENTINO a las 07:30 Hs. y luego de escasos minutos -por falta de combustible- regresaron a su base en el continente sin haber divisado enemigos. En realidad, para lograr esto último se requería una gran coincidencia: que justamente en esos breves instantes se cruzaran con una patrulla enemiga realizando alguna misión, o bien que el enemigo expresamente decidiera interceptarlos, una vez indentificados en sus radares.

La segunda formación estuvo constituída por dos aviones M-V "Dagger" despegó de RIO GRANDE a las 07:45 Hs. con el indicativo de "Toro" en configuración A/A (Aire-Aire), para interceptar aviones enemigos, armados con dos misiles y cañones. Al llegar sobre las islas y a 22.000 pies de altura, el CIC alertó a los "Toros" que una PAC (*) de Sea Harrier era vectoreada con el evidente propósito de realizar una intercepción a los aviones argentinos. Los aviones británicos con rumbo opuesto a los "Dagger" y a 18.000 pies de altura, se cruzaron para comenzar un tipo de "carrousel" procurando cada sección, colocarse detrás de la formación enemiga. La escasísima reserva de combustible de los "Toros" les obligó a suspender el combate, en momentos en que los Sea Harrier habían disparado un misil que afortunadamente no dió en el blanco, e imposibilitados de dar alcance a los M-V por mayor velocidad y techo ope

(*) Sección: Formación de dos aviones; escuadrilla: formación de 2 secciones (o de 3 aviones).PAC: Patrulla Aérea de Combate (Sección),

C2.2.15

rativo, se alejaron también casi simultáneamente del escenario de este primer encuentro aéreo que no arrojó víctimas. Quedaba sí claro que la falta de combustible sería el talón de aquiles de las escuadrillas argentinas, y los británicos al interpretarlo así emplearían una táctica simple pero inteligente en lo sucesivo: no tratarían de interceptar a los aviones argentinos en el momento en que éstos llegasen al teatro de operaciones, sino un par de minutos más tarde, cuando sabían que se verían imposibilitados de involucrarse en un combate aéreo, so pena de quedarse sin combustible. Entonces procurarían atacarlos, aunque en verdad el "Sea Harrier" tenía pocas posibilidades de dar alcance a un "Mirage" o a un "Dagger", dado que éstos últimos aviones, si bien de menor maniobrabilidad, tenían mayor velocidad y techo operativo (Máxima altura en que un avión puede volar normalmente).

También desde RIO GALLEGOS a las 08:43 despegó el "Perro", uno de los dos KC-130 que tendría la delicadísima tarea, durante todo el conflicto, de reaprovisionar en vuelos a los aviones "Skyhawk" de la FA (A4B y A4C). Ulteriormente haría lo propio con los aviones navales A4Q y Super Etendard , ya que la autonomía de estos aparatos les imposibilitaba operar a la distancia que se hallaban los objetivos en MALVINAS sin realizar una recarga de combustible. (*)

En estudiada secuencia despegaron poco más tarde los "Topos" (A4B), los "Osos" (A4C) y los "Pampas" (2 A4C), todos ellos armados con bombas y cañones para atacar objetivos navales, es decir incapacitados para el combate aire/aire ya que las pesadas cargas externas los inhabilitaban para enfrentarse con un interceptor. Aproximadamente a la misma hora, partieron desde sus bases patagónicas los "Tablones", los "Limones" (2 M-III c/u) y los "Focos" (2 M-V), con la misión de dispersar y confundir el esfuerzo británico para distraer a los aviones interceptores de los verdaderos atacantes, que procurarían infiltrarse así volando a bajas cotas para llegar hasta sus objetivos. Esta táctica dio excelentes dividendos a los incursores de la FAS a lo largo de todo el conflicto, en lugar de darles cobertura aérea directa, ya que de esta última forma se facilitaba la tarea de detección e intercepción del enemigo.

(*) Dado que la FAA sólo disponía de dos aviones reaprovisionadores, era imposible planificar operaciones de tipo masivo con muchos aviones atacando en forma simultánea.

C2.2.16

Los "Limones" volando a gran altura sobre las islas, fueron alertados por el CIC de que dos "Sea Harrier" se dirigían hacia ellos con rumbo opuesto, a menor altura. Los vieron pasar por debajo del nivel que nuestros M-III mantenían en ese momento, y un instante después los aviones británicos demostraron su enorme ductilidad de maniobra, ya que como por arte de magia, al sobrepasar la línea de los "Dagger", se abrieron e invirtieron su rumbo para colocarse detrás de los incursores. Pero fué en este momento en que se demostró la excelencia de los operadores del radar de PUERTO ARGENTINO, quienes alertaron de la maniobra a los "Limones", que sin mayores problemas pusieron distancia y altura prudencial de sus perseguidores, cumplida ya la misión de distraerlos de los verdaderos atacantes.

Mientras todo esto ocurría en el espacio aéreo sobre las islas, el personal en tierra seguía atentamente el desarrollo de los acontecimientos, temiendo que en cualquier momento se produjese el temido desembarco británico. A las 09:25 Hs. se recibió la información en el Comando de la FAS de que un buque de dos mástiles se aproximaba a la Bahía de la ANUNCIACION, mientras en el establecimiento de FITZ ROY los observadores propios informaban que cuatro helicópteros iban acercándose a la playa, dando lugar a suponer que se preparaba un helidesembarco en esta zona.

A las 09:45 Hs. se observó que los aviones "Sea Harrier" provenientes del portaviones "Hermes, se aproximaban a PUERTO ARGENTINO pero regresaban antes de llegar a sus blancos, sin dudas debido al duro castigo infligido por las defensas antiaéreas en la incursión anterior.
A las 09:50 Hs. el CIC informó la detección de ecos que se aproximaban por el norte de las islas, probablemente los "Sea Harrier" del PAL "Invincible" que tratarían de interceptar a los "Topos". A esa misma hora el Cte. Naval MALVINAS, Calte. OTERO, confirmaba que en el ataque de las 08:30 Hs. un "Tigercat" había derribado a un "Sea Harrier".

A las 09:55 Hs., el CIC de PUERTO ARGENTINO reporteaba que por el radial 110 grados (ESE) se detectaban ecos de helicópteros aproximándose, confirmándose poco después un total de alrededor de 50 ecos en las pantallas de nuestros radares, con el PAL situado a 20 millas náuticas de la costa.

///

C2. 2. 17

Bajo un "alerta rojo"(*) total, los defensores de PUERTO ARGENTINO se preparaban para lo que aparentaba ser el asedio británico previsto: helidesembarco por el sur de la Península de FREYSINET, y aproximación de varios buques de guerra en la Bahía de la ANUNCIACION, al norte de la Bahía de PUERTO GROUSSAC(++). Pero a partir de las 10:00 Hs. las formaciones de aviones propios se aproximaban a PUERTO ARGENTINO; tal vez debido ello a una combinación de cálculo, intuición y buena suerte, ya que justamente estaban llegando a la hora prevista del ataque y desembarco británico. Casi simultáneamente se interceptó un parte británico ordenando a la formación de helicópteros "regresar por situación desfavorable inesperada". Probablemente los aviones provenientes del continente disuadieron a los británicos de proseguir con el helidesembarco, el cual de haberse producido hubiese ocasionado serias bajas a las fuerzas anfibias de la "Task Force", ya que en pocos minutos más llegarían a la zona los "Tablones", "Osos", "Limones", "Focos" y "Pampas". (no podían saberlo) a las 10:00 sobre dorso del continente.

La cantidad de aviones argentinos, hubiese saturado la capacidad de colocar PACs en el aire por parte del PAL "invincible" (8 aviones, es decir 4 PACs de 2 Sea Harrier cada uno, en el mejor de los casos), restringiéndose sensiblemente la posibilidad de interceptar y derribar a todos los aviones de la FAA que en ese momento estaban llegando a la vertical de las islas.

Hacia el mediodía, mientras la FAS ordenaba la salida de dos misiones más (los "Ciclones", 2 M-V, y los "Pingos", 2 A4C) la situación británica era imprecisa, los radares de PUERTO ARGENTINO informaban que numerosas misiones de aviones "Sea Harrier" regresaban al portaaviones antes de llegar a las islas, sin haber empleado sus armas. Los partes informativos confirmaban los derribos señalados para el ataque de las 08:30 Hs. y los alertas rojas se sucedían a cada presunto ataque británico. Hacia las 12:48 Hs. la posición de la flota enemiga se estimaba dividida en dos grupos de tareas principales, uno de ellos situado a menos de 30 millas náuticas de PUERTO ARGENTINO en el radial 020°(NNE) y formado por 4 buques, mientras el segundo, que se aproximaba por el radial 145°(SE), integrado por 5 naves, se hallaba sólo a 12 millas. Las PACs británicas, permanecían a no menos de 15 millas del aeropuerto. La confusión parecía haber imbuído el accionar de las fuerzas del Alte. Woodward.

Aparentemente, el enemigo preparaba un segundo intento de helidesembarco, luego de haberse reorganizado ante el fracaso del primero. Esta presunción se vió confirmada cuando los puestos de la Red

(*) Grado de alarma que denota la inminencia de un ataque aéreo enemigo.
(++) Puerto Willam, en la cartografía británica.

///

C2.2.18

de Observadores del Aire (ROA) (*), informaban acerca de la presencia de 3 buques y un portaaviones al Este-Noreste, que se aproximaban a la Bahía de la ANUNCIACION, con gran movimiento de helicópteros. Desconcertó el comprobar que los británicos en el 1er. intento no arriesgaron sus buques, arrimándolos a las costas de la Península de FREYSINET para efectuar ablandamiento mediante bombardeo naval; tal vez no lo hicieron en razón de desconocer cual era la capacidad de la artillería costera argentina, prefiriendo así situarse fuera del alcance probable de la misma, enviando aviones a efectuar bombardeo, lo cual no era -evidentemente- del agrado de los pilotos de la Task Force, dado que regresaban antes de sobrevolar sus objetivos.

Pero a las 14:25 Hs. tres naves se situaron al ESE a 14 Km de la Base Aérea Militar "MALVINAS" y comenzaron el cañoneo naval, reglado por un helicóptero que realizaba vuelo estacionario desde una posición adecuada para guiar los disparos de la artillería de los buques. Poco después otro helicóptero aterrizó en la costa en las barbas mismas de los artilleros de la 3ra. batería, pero fuera del alcance de sus armas, por lo cual no pudieron repelerlo. Ya hacia las 15:00 Hs no quedaban dudas acerca de las intenciones británicas. Desde el Este, se aproximaban 5 naves de poco porte, a 13 millas náuticas de distancia, similares a los lanchones del sistema de desembarco "FEARLESS", acompañados por helicópteros. Los buques eran claramente visibles ahora para los observadores situados en tierra firme, y las intenciones del enemigo también, pues se divisó que los helicópteros desembarcaban tropas (las cuales fueron replegadas más tarde).

Coincidentemente con un requerimiento de la Guarnición Militar MALVINAS, la FAS ordenó el despegue de varias escuadrillas y secciones para repeler el segundo intento de desembarco de la Task Force: a las 15:23 Hs. lo hicieron los "Pampas" (2 A4C para efectuar cobertura y dispersión), a las 15:30 Hs. los "Dardos" (2 MV con igual tarea), a las 15:33 Hs despegaron desde TRELEW 3 bombarderos "Canberra" MK-62 para efectuar ataque a blancos navales (AON), a las 15:35 Hs. lo hizo un KC-130 para proporcionar combustible a los aviones A4B y A4C que lo requiriesen.

(*) La ROA se compone de una serie de Puestos de Observadores del Aire (POA) que controlan a simple vista la presencia de aeronaves o buques enemigos.

///

C2.2.19

Se ordenó también las salidas de los "Lanas" (4 A4C para AON) y de los "Fierros" (2 M-V para cobertura).

En apretada sucesión les siguieron los "Tornos", a las 15:45 Hs. (3 M-V para AON), los "Fortines" a las 15:50 Hs. (2 M-V para cobertura), a las 15:53 Hs. los "Buitres" (2 M-III en cobertura), a las 15:55 Hs. el "Rubio" (1 M-V de dos inicialmente previstos, cuyo piloto no quiso regresar a pesar de que podía hacerlo al quedar absolutamente solo para la misión, lo cual estaba operativamente justificado, ya que su numeral tuvo desperfectos mecánicos que le impidieron acompañarlo), a las 16:05 Hs. despegó una segunda formación de MK-62, a las 16:17 Hs. los "Truenos" (4 A4B para AON) y finalmente a las 16:29 Hs. levantó vuelo una sección de 2 A4B a quienes se les ordenó regresar antes de completar su misión.

Prácticamente la totalidad de los aviones disponibles para el combate habían sido despachados y volaban hacia sus objetivos. Algunos jamás regresarían, pero ciertamente no resultaría gratuita la acción para el invasor.

Las Primeras pérdidas de la FAS.

Siendo las 15:40 Hs., el Calte. OTERO confirmó al TOAS, que se estaba produciendo un "... desembarco con helicópteros en la zona Norte de las islas, provenientes de buques logísticos o PAL. Los buques están distribuídos entre los radiales 010° y 145° (de PUERTO ARGENTINO) y escalonados a 90, 40 y 10 millas náuticas. Existe cobertura de "Sea Harrier" en desembarco de helicópteros ..."

El enemigo situó 3 PACs del PAL "Invincible", una de ellas en el Sur de PUERTO ARGENTINO y dos al Norte de la Isla SOLEDAD, mientras las formaciones de aviones argentinos se aproximaban a baja altura hacia sus objetivos, o enfilaban sin descender hacia los probables interceptores enemigos. A las 16:20 Hs. comenzaron a llegar a la zona de sus blancos y en apretada sucesión, los "Tornos", "Dardos", "Buitres", "Fortines" y el "Rubio". Algunos con su misión de distraer a las PACs británicas en altura, otros deslizándose a ras del agua para pasar desapercibidos. Todos ellos con un ojo puesto en el indicador de cantidad de combustible y el otro para el resto de las observaciones: vigilar el instrumental, mirar afuera para no embestir contra algún islote, ob-

///

C2.2.20

servar al guía y buscar probables "bandidos" en las inmediaciones. En los escasísimos minutos que podían permanecer sobre sus objetivos deberían procurar cumplir con su misión, sobrevivir -o si no era posible- morir en el intento.

A las 16:30 Hs. los 2 M-III de la sección "Dardo" se trabaron en combate con dos Sea Harrier al Noreste de PUERTO ARGENTINO. En una clásica maniobra de "tijeras", los oponentes se enfrentaron y en el momento de cruzarse iniciaron un brusco ascenso procurando colocarse uno en la cola del otro; la mayor maniobrabilidad del avión británico permitió a su piloto, el 1er. Ten. PAUL BARTON, efectuar una rapidísima desaceleración y quedar detrás y debajo de un "Mirage" argentino, posición ésta ideal para lanzar el mortífero misil de última generación "Sidewinder" AIM-9L (*) que alcanzó su blanco antes de que el piloto argentino, el 1er. Ten. PERONA, se percatara de lo que realmente estaba sucediendo: sintió un fuerte impacto, una gran trepidación y la pérdida de los comandos, y creyendo que había colisionado con el "Sea Harrier", se eyectó sobre la Isla BORBON, siendo rescatado más tarde.

El Jefe de Sección, el Cap. GUSTAVO GARCIA CUERVA, se había cruzado con el "Sea Harrier" del Ten. de Corbeta ROBERT THOMAS. Ambos habían procurado lanzar sus misiles desde distancias o posiciones inadecuadas, aunque sin éxito. Pero el combate aéreo había significado para el piloto argentino, el tener que eyectar sus tanques externos de combustible con el precioso líquido que ya no tendría disponible para regresar a su base en el continente. Correspondía por consiguiente que dirigiese su avión hacia un lugar despoblado, diese su posición al control terrestre y se eyectase. Los helicópteros de búsqueda y rescate harían el resto y pronto estaría de regreso en su unidad. Pero no todos los pilotos reaccionan previsiblemente ante situaciones de esta naturaleza, y el Capitán GARCIA CUERVA sabía que su avión estaba intacto y que su unidad lo necesitaba imperiosamente, de manera

(*) El misil Ford Aeroespace/Raytheon AIM-9L es de origen estadounidense. Fue provisto por los EE.UU. a Gran Bretaña durante el conflicto, para reemplazar las unidades que esta nación extrajo de los arsenales estratègcicos de la OTAN para derivarlos a su esfuerzo bélico en el Atlántico Sur. El AIM-9L posee un motor cohete de propulsante sólido que le da una velocidad de 3186 km/h y su carga explosiva es de 11,35 kg, con un peso total de 84,4 kg. Posee un sistema de búsqueda infrarrojo que detecta puntos calientes emitidos por el avión blanco. Su alcance es de 17.7 km, y su característica diferencial de otros misiles de su generación está dada por su capacidad para dirigirse al blanco por la señal de temperatura emitida por los bordes de ataque de las alas de un avión de alta perfomance es decir, se lo puede disparar desde una posicion frontal a éste, sin necesidad de buscar la salida de los gases calientes de su turbina.

C2.2.21

que decidió aterrizar en PUERTO ARGENTINO para salvarlo -no para salvarse-. Pidió pista al Control MALVINAS, quien en principio por considerar que se trataba de una emergencia, lo autorizó para el arribo, pero casi de inmediato le ordenó que se eyectase pues estaban bombardeando el aeródromo y no había tiempo material de coordinar con las defensas antiaéreas. GARCIA CUERVA contestó "tengo el avión intacto, avisen a la artillería antiaérea que voy al aterrizaje". Se le ordenó dos veces más que debía eyectarse, desoyó la orden, entró en el corredor y fue abatido por la artillería propia, cayendo al sur de la Península de Freycinet en el mar, próximo a las rocas de Maggie Elliot, siendo las 16,38 Hs.

al arrojar sus cargas externas para tener el avión limpio para el aterrizaje,

Casi de inmediato, el solitario "Rubio" entraba en un combate desigual. El 1er. Ten. ARDILES con su M-V se encontraría frente a frente con los dos Sea Harrier de la PAC británica, situada al Sur de PUERTO ARGENTINO. En el cruce, los dos Sea Harrier se abrieron en direcciones opuestas, y el avión del 1er. Ten BERTIE PENFOLD se colocó en posición favorable para disparar su mortífiero misil, que dio en el blanco y lo desintegró, sobre la Isla BOUGANVILLE, sin que su piloto lograra eyectarse.

En el CIC se oyó el grito de ARDILES desapareciendo de la frecuencia, mientras que su avión desaparecía de las pantallas del radar, ante los operadores que, mudos y atónitos, asistían impotentes a ese pequeño gran drama de la guerra.

El hombre, abismo de grandeza y pequeñez según poetas y filósofos, se enaltecía con la abnegación y entrega de estos bravos que honrarían su nombre, su institución y su estirpe.

La Escuadrilla "Torno" ataca.

El sacrificio ofrendado por GARCIA CUERVA y ARDILES, paradójicamente, no sería en vano: ambos cumplirían holgadamente con

///

C2.2.22

su misión, porque mientras se trenzaban en combate en las alturas de las islas, una escuadrilla al mando del Cap. Norberto DIMEGLIO con 3 aviones M-V, había completado su descenso a 115 millas náuticas de PUERTO ARGENTINO y volaba al ras de las olas, sin ser detectado, en busca de sus blancos: 3 buques enemigos que supuestamente debían hallarse en la boca de la Bahía de la ANUNCIACION. Eran los "Tornos" que sin saberlo, estaban escribiendo una página en la historia de la guerra aeronaval de post-guerra. Aproximandose por la costa norte del archipiélago, DIMEGLIO pasó junto a la Roca Remolinos, en la boca del estrecho de SAN CARLOS, y continuó hacia su objetivo. La visibilidad era de unos 10 Km, volaba bajo de una capa de nubes con 150 a 300 mts de techo, y el mar aparecía casi calmo. Al llegar al Cabo CORRIENTES viró a su derecha, poniendo rumbo sur en la búsqueda de sus blancos. Grande fue su desazón cuando comprobó que éstos no se hallaban en el lugar que se le había indicado. Normalmente, lo que debía hacer era regresar a su base ya que había cumplido cabalmente con la tarea encomendada. Tampoco le quedaba combustible para derrochar, pero al hechar un vistazo a su liquidómetro observó que disponía al menos de un par de minutos más de tiempo, antes de emprender el regreso. Siguió con rumbo sur, paso frente a PUERTO GROUSSAC, divisó el Cabo SAN FELIPE en la Península de FREYCINET y poco más allá encontró lo que andaba buscando: tres buques de guerra se hallaban en ese lugar, bombardeando a PUERTO ARGENTINO. Sin dudarlo, asignó a sus numerales un buque a cada uno, preparó sus armas y enfiló hacia su blanco. Los tres "Tornos" dejaron a su derecha el helicóptero reglador del tiro de la artillería de los buques, sin prestarle atención. Tampoco el helicóptero debió verlos, pues continuó sin inmutarse en vuelo casi estacionario, observando en la dirección del tiro. Tampoco las naves parecieron percatarse de lo que estaba por suceder. Eran tres buques de distinto porte: un destructor tipo 42 y dos fragatas tipo 21. El Capitán DIMEGLIO y su numeral N° 2 el Ten. AGUIRRE, hicieron puntería sobre el destructor, prácticamente sin percatarse que habían elegido el mismo blanco. El numeral N° 3, el 1er. Ten. ROMAN, por su parte, eligió una de las naves de menor porte. Eran las 16:37 Hs. aproximadamente.

C2.2.23

Lo de "elegir" es una forma de expresarse, ya que en realidad volando a 1.000 Km por hora rozando la cresta de las olas, no hay muchas posibilidades de hacer maniobras para cambiar el rumbo del avión. Cuando estuvieron a tiro de cañones apretaron el disparador. La sorpresa fue total. Ninguna de las naves reaccionó, o cuando lo hicieron ya los Dagger N°1 y 2 habían arrojado su carga letal: dos bombas cada uno, tipo BRP (1), de cola frenada, de 250 Kgs. de peso Otro tanto sucedió con el N°3, quien sólo recibió una limitada descarga antiaérea lo cual no le impidió hacer su pasaje sin novedad, no sin antes haber disparado sus cañones sobre la fragata.

El Cap. DIMEGLIO creyó que sus bombas no habían dado en el blanco ya que el N°2 no pudo certificar los impactos. Tampoco el Ten. AGUIRRE pudo corroborar el lanzamiento propio, ya que cuando las bombas frenadas hacen impacto, el avión lanzador ha sobrepasado su vertical y no es posible verlas. Ambos "le entraron" a la nave de popa. Pero el N°3 al sobrepasar su blanco, observó delante y a su izquierda una gran explosión de color naranja, y humo negro inmediatamente después. Era el impacto y detonación de la bomba lanzada por el N° 2. El destructor quedó con fuego a bordo y las fragatas con averías menores.

El primer ataque avión-buque de post-guerra estaba consumado. Los "Tornos" emprendieron una veloz retirada, siendo alertados por el CIC de que tenían dos Sea Harrier a la cola, a 20 millas náuticas de distancia, que los perseguían tenazmente. Los "Buitres", que se encontraban realizando cobertura a 70 millas náuticas del lugar, debieron regresar en ese momento por combustible mínimo. La PAC británica inició una persecución que se prolongaría por 80 millas. Pero quedaban aún los "Fortines" (2 M-V) en la zona, que fueron dirigidos a interceptar a los Sea Harrier. Cuando se estaban aproximando, los aviones británicos "espantaron" hacia el Norte y desaparecieron en dirección a sus portaaviones, conscientes de que la posición esta vez no les favorecía. Los "Buitres" y los "Fortines" retornaron al Continente, sin otras consecuencias.

(1) BRP: Bomba retardada por paracaidas, **tiene la particularidad de que demora su impacto, para dar tiempo a escapar al avión lanzador.**

C2.2.24

A las 17:25 Hs, los tres "Dagger" de la Escuadrilla "Torno" aterrizaron en la Base Aérea Militar "San Julián". La misión de la Orden Fragmentaria 1105 se había completado "sin novedad".

La escuadrilla del Cap. DIMEGLIO había sido protagonista de un hecho histórico que sorprendió a la Task Force y que será revelado cuando la Royal Navy publique la historia del Conflicto del ATLANTICO SUR.

El Escuadrón "Canberra" interviene en la batalla

El avión MK-62 "Canberra" es un bombardero con capacidad para transportar en sus portabombas cargas de hasta 10.000 libras de peso, ello unido a una respetable autonomía que le confiere un amplio radio de acción. Por esta razón operaba desde la Base "Almirante Zar" en Trelew, a efectos de no saturar los restantes aeródromos situados más al sur y ocupados por los aviones de menor autonomía. El "Canberra" ya había cumplido veinte años desde su incorporación a la Fuerza Aérea, y ni su velocidad ni su equipamiento lo hacian muy apto para la difícil tarea que se le estaba encomendando: atacar a la flota británica.

Cargados de bombas de 1.000 Lbs. (454 Kg) con carcazas de hierro, los aviones de la primera escuadrilla, al mando del Capitán NOGUEIRA, despegaron pesadamente de la pista a las 15:33 hs y pusieron rumbo directo a Pto Argentino. Su misión, al igual que la escuadrilla que despegaría pocos minutos más tarde, era bombardear buques británicos situados en las inmediaciones de la bahía de la Anunciación.

La primera formación tomó altura y comenzó su navegación directa hacia la zona de sus blancos. Al pasar lateral del Golfo de San Jorge observó un grupo de naves de guerra de nuestra Armada; y decidió entonces descender a pesar que aún se hallaba lejos de su objetivo. Con esta actitud penetró en la ZET, sin saber que su derrota estaba trazada exactamente sobre la posición del grupo de tareas "Invincible" (Un PAL, 2 destructores tipo 42 y 2 fragatas).

Cuando los radares del portaaviones detectaron que tenían una formación de

///

C2.2.25

aviones muy próximos en la retaguardia de su dispositivo, apenas alcanzaron a hacer alertar sus medios defensivos para interceptar a los MK-62, ya que no esperaban un ataque desde esa dirección. Una de las naves misilísticas próximas disparó sus misiles "Sea Dart". Los Canberra por su parte se percataron de lo que estaba ocurriendo cuando vieron un misil pasar cerca de uno de ellos, y en el momento en que otro hizo impacto en la puntera derecha del avión del Capitán NOGUEIRA. Este, que había invertido el rumbo al ser atacados por una PAC, sintió el impacto, una fuerte trepidación y cuando ya su navegador se aprestaba a eyectarse, le avisó que no lo hiciera, dado que tenía reacción de los comandos y había iniciado un viraje en dirección a Puerto Argentino, a efectos de intentar un aterrizaje de emergencia en dicho aeródromo. Pero cuando estaba concluyendo su comprometido giro a ras del agua, sus ojos se agrandaron de sorpresa: tenía delante suyo, a pocas millas de distancia, la silueta característica de un portaviones. Alcanzó a distinguir también que entre él y el majestuoso navío había dos aeronaves, sin poder determinar si se trataba de aviones o helicópteros, ya que de inmediato resolvió invertir el sentido del viraje nuevamente y poner la mayor distancia posible entre su Canberra y el enemigo, a la máxima velocidad que le permitían desarrollar las turbinas del avión y la avería sufrida en uno de sus planos, mientras el resto de la escuadrilla abortaba la misión y burlaba la persecución de los Sea Harrier, regresando a su base de partida sin otras novedades, a las 18:57 Hs.

No tendría la misma suerte la segunda formación de Canberras. Alertado el portaviones de su presencia, esta vez los interceptores lograrían derribar al avión del Teniente Eduardo DE IBAÑEZ quien junto con su navegador, el 1er Ten Mario M. GONZALEZ, se vieron en la necesidad de abandonarlo en la posición 49°30' S, 59°35'W Ambos paracaidas fueron vistos abiertos con los tripulantes cayendo hacia las frias aguas del Océano Atlántico Sur a las 17:04 hs. Jamás se los lograría rescatar.

///

C2.2.26

Los otros dos Camberra regresaron a Trelew sin mayores inconvenientes [illegible], aunque ninguno de ellos pudo cumplir su misión. Realmente, era un mal día para el Escuadrón MK-62, ya que al inicio mismo de la batalla tuvieron la peor de las suertes: [illegible] toparse precisamente con el núcleo del grupo de tareas del portaaviones a cargo de la defensa aérea de la flota británica; dicho en otras palabras: se hallaron en la boca del lobo.

Pero algo había quedado demostrado: que el famoso cerco electrónico-misilístico de una poderosa y moderna flota de guerra, no era invulnerable.

El Capitán NOGUEIRA no sería el único piloto argentino en ver con sus propios ojos a un portaaviones británico durante el conflicto.

Las Acciones Terrestres

El peso de la actividad bélica terrestre del día 1° de Mayo recayó en los efectivos del Regimiento de Infantería 25, desplegados en la Península de Freycinet para dar protección a la Base Aérea Militar "Malvinas", considerada como uno de los objetivos más importantes del enemigo.

Las acciones aéreas británicas primero, y el bombardeo naval luego, obligaron a las tropas del RI 25 al mando del Teniente Coronel Mohamed Ali Seneildin a mantenerse bajo cubierta completa durante gran parte del día, salvo las tropas que realizaban observación y control de la zona de defensa del regimiento.

Tambien los puestos de la ROA, situados en la **península de San Luis** se mantuvieron en una alerta total, ya que sus observadores podían detectar, por su posición en el terreno, los desplazamientos navales británicos al Noreste del aeródromo, esperando en cualquier momento el temido desembarco que no se produciría ese día, ni tampoco en ese lugar, justamente por la concentración de las defensas en la Guarnición de Puerto Argentino.

///

C2.2.27

A las 18:16 Hs. se abrió fuego con mortero de 81 mm sobre efectivos británicos helitransportados en la Isla **Pájaros**, acción esta reforzada poco después, a las 18:30 Hs., por las bocas de fuego del Grupo de Artillería 3, bajo el mando del Teniente Coronel Martín Antonio Balza, que desarrollaría una intensa actividad particularmente en la última parte del conflicto.

El traslado de los efectivos de la Brigada de Infantería III que se estaba realizando mediante helicópteros, tuvo que ser suspendido dada la situación táctica, por lo que sus unidades fueron redistribuídas para reforzar el dispositivo terrestre de la capital de las islas.

Durante el cañoneo naval nocturno, si bien no se afectó de manera alguna a los efectivos del RI 25 que se hallaban bien atrincherados en sus posiciones, a las 21:05 hs. fue levemente averiado el sistema de un radar de vigilancia , el que sería reparado un poco más tarde.

Aparentemente, el objetivo del bombardeo naval británico era el sistema de defensa antiaérea de la Base Aérea Militar "Malvinas", ya que se empleaban granadas de artillería antipersonales, (que explotan antes de llegar a tierra a una altura aproximada de 1,50 metros) pero que no lograrían provocar daños a los defensores.

Para el Grupo de Artíllería 3 la situación era poco confortable, ya que los buques enemigos disparaban desde una distancia que los ponía fuera del alcance de las baterías propias, cuya pieza de mayor calibre eran los cañones Otto Melara de 105 mm. Los cañones "SOFMA" de 155 mm. con su alcance de más de 20 Km no habían sido trasladados a las Islas; con ellos se hubiese podido mantener a las naves enemigas alejadas de la costa sin permitirles el empleo de su artillería naval de 4,5 pulgadas, de menor alcance que la de 155 mm. , lo cual constituiría una seria debilidad propia a lo largo de gran parte del conflicto.

C2.2.28

LAS CONFIRMACIONES

"Confirmar" fue una de las tareas más ingratas de los oficiales del Estado Mayor de la FAS, quienes pasaban noches enteras tratando de develar las incertidumbres, apremiados por el tiempo, a fin de tener respuestas válidas a la hora de preparar la próxima orden fragmentaria.

Al regresar de cada misión, los pilotos deben dejar registradas las novedades de su vuelo, a efectos de evaluar una serie de datos que será de gran importancia para la planificación de misiones ulteriores, y que permitirán hacerse una idea de la situación táctica en desarrollo.

Dentro de esta información, se halla la referente a los daños ocasionados al enemigo, en cuyo análisis se debe ser sumamente cuidadoso para evitar distorsiones de la realidad.

Durante el combate los pilotos se hallan afectados por profundas emociones y alteraciones psicológicas propias de los momentos que deben afrontar al atacar al enemigo, y sus relatos no siempre son fidedignos.

Por ello todo reporte de bajas o averías producidas a medios pertenecientes al oponente, requieren ser confirmados por otros medios, preferentemente pertenecientes a distintas reparticiones o unidades, antes de darlos por seguro.

Por otra parte, la táctica empleada contra los buques británicos y la forma particular en que fueron atacados por los aviones de la FAS, dificultaban a nuestros pilotos tener certeza respecto de si habían dado en el blanco y del efecto producido por sus armas, y obligando al estado mayor de la FAS a exaustivos análisis.

En ciertas oportunidades, los numerales que en una formación de aviones de combate ocupaban los lugares de retaguardia podían informar acerca de si el guía o un avión que les precedía habían dado en el blanco o no; pero normalmente, el hecho de ver la bom

///

C2.2.29

ba haciendo impacto en el buque no era una confirmación suficiente de que se hubiese ocasionado un daño significativo a éste, ya que era necesario verla detonar, lo cual sí era difícilmente observable por los aviones atacantes, pues los retardos colocados a las bombas hacían que éstas explotaran algunos segundos después de haber dado en el blanco.

La FAS, ante la carencia de medios de inteligencia o de reconocimiento para evaluar el resultado de los ataques de sus aviones, normalmente confirmaba sólo aquellos daños que eran exaustivamente analizados, ya que las noticias que se recogieron y fueron difundidas a la opinión pública por diversos medios de difusión -incluso oficiales- de la batalla del 1°de mayo, distaban bastante de la realidad, llegando a ser en algunos casos, hasta fantasiosas, como el supuesto ataque de un avión Pucará al Portaaviones "Hermes".

La experiencia recogida en las Islas GEORGIAS, dónde noticias infundadas se propalaron por doquier y tomaron cuerpo en la opinión pública, se repitieron el 1° de mayo, pero ya con la lección aprendida, la FAS impuso un tono sumamente conservador en aquellas noticias que no comprobaba por sí y que le llegaban de diversas fuentes, **ante la posibilidad cierta de que fuese el propio enemigo quien difundiese noticias falsas con propósitos psicológicos.**

En el caso de los derribos de aviones "Sea Harrier" producidos el día 1° de mayo, se recibieron una cantidad de informes que prácticamente impedían realizar una confirmación responsable y cierta de estas bajas. Es necesario tener en cuenta, que con frecuencia el derribo de una avión era observado por varias personas pertenecientes a diversas unidades o fuerzas; y al hacer el conteo, se ignoraba si los reportes recibidos se referían a una sola aeronave o a más de una, especialmente cuando se carecían de precisiones acerca de la hora y lugar exacto en que se habría producido el hecho.

Por otra parte, debido a que todos los ataques aéreos que sufrió Puerto Argentino el 1° de mayo, estaban dirigidos a la pista y Base Aérea, y que esta se hallaba en una península (**Freycinet**), es

///

C2-2-30

decir, rodeada de agua por tres puntos cardinales (N,S y E), todos los derribos se produjeron sobre el mar, negando así la posibilidad a los defensores, de contar con elementos de orden físico para comprobarlos. Los británicos,además, planificaron sus ataques desde direcciones que permitían a los pilotos eyectarse sobre el mar en caso de ser alcanzados por las defensas antiaéreas, lugar en el cual los helicópteros de salvamento de la Task Force podían recuperarlos sin mayores problemas, hecho éste que hubiese sido prácticamente imposible sobre tierra firme, como se lo comprobó más tarde.

Los derribos

En base a toda la documentación disponible del ataque del 1° de mayo, y a la investigación ulterior a los hechos realizados, merced a numerosos interrogatorios y reproducción de situaciones "calientes", puede afirmarse lo siguiente:

1° avión "Sea Harrier"

Hora: 08:32 Hs.

Lugar: Península de Freycinet, Base Aérea Militar "Malvinas".

Protagonista: Cabo Primero José RUIZ, de la batería "Fierro 7".

Situación: Ataque masivo de 7 aviones "Sea Harrier" en grupos de dos y tres aviones, provenientes de la bahía de Puerto Croussac. El guía de una sección de tres "Sea Harrier" provenientes del Oeste Nor-Oeste (N° 1 del croquis) enfrentó la pista en forma muy oblicua, casi paralela a ella, oportunidad en que fue enfocado por el Cabo Primero RUIZ, quien lo vió pasar próximo a la vertical de las baterías "Fierro"2 y 3. He aquí su relato:

"... en ese momento comenzó un viraje hacia nosotros, quedando su planta superior, o sea la cabina, hacia mí; lo puse en el centro de la mira, estaba tan cerca que ocupaba gran parte de ella. Le hice una ráfaga corta y ví que casi todos los proyectiles daban en el blanco; mientras tanto, el Soldado PORCEL, de pié junto al cañón, le disparaba con su fusil FAL. Las trazantes hirieron el metal arrojando pequeñas columnas de humo por los orificios

C2.2.31

de salida. Los soldados comenzaron a gritar "se cae, Cabo Primero", mientras veíamos que el avión impactaba contra el agua y se producía una especie de ebullición, semejante a la que se produce cuando sumergimos un hierro caliente en el agua. No lo vimos más..."

Este avión, al hacer viraje hacia su derecha, presentó un blanco perfecto al apuntador de la pieza de 20mm, cruzó la pista recibiendo varios impactos, pasó casi en la vertical de la batería "Fierro" 7, tomando rumbo aproximado hacia el Sur, donde realizó un viraje a su izquierda, precipitándose hacia la superficie del mar cerca de las **rompientes situadas 4 km. al Este de Ba. Enriqueta.**

Testigos: Cabo Edgardo Emilio REMORINO, de la batería "Fierro" 7, Cabo Principal Diego Gustavo BARTIFF, de la batería "Fierro"8, los Cabos Nicolás BULNES y Ramós José VEGA, de la Compañía de Defensa y el Soldado PORCEL, ya mencionado, además de varios soldados sirvientes de las piezas.

Calificación: Derribo confirmado.

2° avión "Sea Harrier"

Hora: 08:32 Hs.

Lugar: Zona entre el Aeropuerto y la ciudad.

Protagonista: Cabo Principal de Infantería de Marina Oscar MOMO, apuntador guiador de batería de misiles "Tiger Cat".

Situación: Este avión era el número 2 de una formación de tres, de la cual el guía había sido abatido casi simultáneamente por la batería "Fierro" 7. Aparentemente, la formación enfrentó el objetivo material en forma defectuosa, ya que sobrepasaron el lateral de la base aérea sin haber hecho el viraje para atacarla, lo cual obligó al N° 1 a realizar su pasaje en forma muy oblicua, casi paralela, a la pista. Esto descolocó al N°2, quien imposibilitado de realizar

///

C2.2.32

la misma maniobra eligió como blanco un barco que se hallaba en la bahía,(+) al Oeste del Aeropuerto. Ello lo colocó dentro del alcance de la batería de "Tiger Cat" situada al Oeste de la Estación de Radio y próxima a Puerto Argentino. He aquí el relato del Cabo Principal MOMO: (ver mapa, avión identificado como N° 2 del croquis).

"Después del ataque del Vulcan, la unidad consideró "Alarma Ro-
"ja" ya que no pudimos lanzar por las limitaciones propias de
"la unidad de lanzamiento (falta de radar y de iluminación) pe-
"se a que, por el ruido, pasaba delante nuestro. Aclaró y comen
"zamos a turnarnos cada 5 ó 10 minutos hasta que a las 08:30 hs
"comenzó el ataque aéreo. A mi izquierda y más allá se encontra
"ba un buque (creo que el 'Bahía Buen Suceso"), apareció un "Sea
"Harrier" y disparó sobre el buque, sin eficacia; en ese momen-
"to lo tomo con el anteojo, el avión queda a distancia de lanza-
"miento, y lanzo el misil, que se eleva normalmente. Luego de
"mi señal arriba, (el misil pasó sobre las antenas), efectuó una
"demanda a la derecha y sigo impartiendo señales en fino, llevan
"do el guiado en coincidencia, misil y avión, hasta que el misil
"hace impacto. (Lo único que ví fue fuego en el anteojo). Cayó
"a unos 4000 metros de mi posición y a la derecha, en el mar..."
(Sic).

Testigos: Suboficial Segundo de Infantería de marina Miguel NIKA y otros sirvientes de la batería.

Calificación: Derribo confirmado, no existe certeza de la eyección de su piloto.

3° avión "Sea Harrier"

Hora: 08:32

Lugar: Idem 2° avión.

Protagonista: Cabo Principal Carlos A. ALMADA, de la batería "Fierro" 3.

(+) Se trataba del ELMA "Formosa", que no alcanzó a ser dañado en el ataque, si bien una bomba estalló muy próxima a su proa. ///

C2.2.33

Situación: Misma anterior, avión numeral (identificado como N° 3 del croquis) pero atacando más abierto hacia el Norte y a muy baja altura (15 metros), en dirección al "Fierro" 3. El operador del cañón de 20 mm pudo hacer muy buena puntería disparando una ráfaga. El avión, al verse atacado, realizó un viraje a su izquierda, hacia el Noreste, presentando así toda su planta inferior a la batería que lo tenía en su mira, siendo alcanzado por numerosos proyectiles de la segunda ráfaga, cuyos impactos pudieron ser observados por los integrantes de las piezas 2,4 y 7. El "Sea Harrier" se alejó en dirección a las islas TOUSSAC, al pasar la segunda de ellas, se perdió en esa dirección.

Testigos: Cabo Primero Sergio CHAZARRETA (Fierro 2); Cabo Primero Edgardo Emilio REMORINO (Fierro 6); Cabo Carlos RODRIGUEZ (Fierro 4); Cabo Primero José RUIZ (Fierro 6); Soldado Claudio VIANO; y varios sirvientes de piezas más.

Calificación: Derribo confirmado.

4° avión "Sea Harrier"

Hora: 08:33 Hs.

Lugar: Idem anterior.

Protagonista: Cabo Principal Diego Gustavo BARTIFF, de la batería "Fierro" 8.

Situación: Misma anterior, se identificaron dos aviones atacando directamente del Norte. El Soldado sirviente de pieza, alertó a su operador que venían dos aviones "del lado del hangar". Debido a que volaban muy bajo, el Cabo Principal BARTIFF los perdió detrás de una loma del terreno, pero mantuvo sus cañones apuntando en esa dirección, esperando que aparecieran. Ello ocurrió un instante después, con la silueta del avión en el centro de su mira y ocupándola totalmente, dada la poca distancia a éste (N° 4 del croquis). Le disparó una ráfaga larga, pudiendo observar los impactos de su munición autoexplosiva detrás de la cabina de pilotaje. El piloto lanzó los contenedores de las bombas Beluga y con una estela de humo negro se alejó hacia el Sur.

///

C2.2.34

Intentó hacer puntería sobre el segundo avión, pero sus cañones se trabaron imposibilitándole el tiro.

Testigos: Cabo Principal José RUIZ, Soldado Claudio VIANO (sirviente de pieza); Capitán Raul A. SEVILLANO (E.A.) Jefe de Equipo de Combate homónimo situado a la entrada de la península y varios de sus hombres).

Calificación: Averiado confirmado, derribo probable. (Informes posteriores permiten confirmar un derribo a 9,5 MN al SUR).

5° avión "Sea Harrier"

Hora: 08:33 HS.

Lugar: Idem anterior.

Protagonista: Cabo Primero Carlos RODRIGUEZ, de la batería "Fierro" 4.

Situación: Misma anterior, ataque de dos aviones de norte a sur. El primero de ellos se dirigió directamente hacia la vertical de la batería "Fierro" 4, desde la cual se le disparó una ráfaga de aproximadamente 30 a 40 proyectiles. El apuntador pudo ver como éstos impactaban en su trompa, dejándole de tirar, pues la batería "Fierro" 5 lo había tomado y le disparaba desde mejor posición. El avión, averiado, escapó en dirección sur donde lo perdieron de vista con rumbo al mar. Este avión alcanzó su portaaviones, **con averías serias.**

Testigos: Cabo Edgardo SANCHEZ ("Fierro "5), Cabo Julio NELIO.

Calificación: Averiado confirmado.

6° avión "Sea Harrier"

Hora: 08:33 Hs.

Lugar: Idem anterior.

Protagonista: Idem anterior.

C2.2.35

Situación: Misma anterior. El Cabo Primero RODRIGUEZ, de la batería "Fierro" 4, luego de haberle disparado una ráfaga al guía de esta formación, tomó a uno de sus numerales, y con buena puntería a partir de los 1800 metros de distancia, disparó una ráfaga, lo cual ocasionó que su piloto desistiera de realizar el ataque, iniciando un viraje por su izquierda, en dirección hacia el Noreste (N° 6 del croquis). Al hacerlo, presentó la parte ventral en planta de su avión, mejorando así la eficiencia del tiro de la batería mencionada, observándose como numerosos proyectiles se introducían en ésta, mientras se alejaba dejando tras de sí una gran estela de humo negro hasta desaparecer detrás de las Islas TOUSSAC. Informes posteriores permiten afirmar que este avión alcanzó su portaaviones.
Testigos: Batería "Fierro 4".

Calificación: Averiado confirmado.

Síntesis de Derribos 1° de mayo -

Considerando que los radares confirmaron la aproximación de 10 aviones (7 atacaron Puerto Argentino y 3 a Darwin) y el regreso de sólo 7, se induce que se derribaron los identificados como N° 1, 2 y 3 del croquis, y que el cuarto derribo probablemente surgió del averiado confirmado, identificado como número 4 del croquis, con la salvedad de que el resto de éstos aviones, regresó al portaaviones.

NOTA: Cabe acotar que al producirse un ataque aéreo, todo el personal debe ponerse a cubierto en los refugios, salvo la artillería antiaérea, razón por la cual es difícil hallar testigos que no pertenezcan a ésta.

C2.2.36

Testimonios Oficiales

Los partes e informes de los Comandos Operativos y estados mayores recogieron la información de acuerdo con el siguiente detalle:

1°) 08:25 hs. GADA 601: Aviones Sea Harrier atacan el aeropuerto, un avión cae al mar y otro se aleja averiado.

2°) 08:00 hs. 3ra Batería: El aeródromo es atacado por 10 aviones, la artillería derriba 2 ó 3 Sea Harrier.

3°) 09:50 hs. COGUA MALVINAS: Un Sea Harrier es derribado por misil "Tiger Cat."

4°) 11:38 hs. EMC: El Comandante Militar MALVINAS informó el derribo de un avión Sea Harrier.

5°) 09:50 hs. FAS: VCom GILOBERT informó el derribo de 02 aviones confirmados y dos más probables.

6°) 11:22 hs. FAS: Confirma que en el ataque de las 08:30 hs, el radar confirmó el derribo de 03 aviones británicos.

CZ-2.34

LOS ATAQUES A OBJETIVOS NAVALES

A continuación se relatan los testimonios de testigos presenciales del ataque de la escuadrilla "Torno".

Hora: 16:30 hs.
Lugar: 37 MN al sur de la Península de FRESINET.
Situación: A las 16:26 hs una flotilla de la Task Force fue adelantada para efectuar bombardeo naval sobre la Base Aérea "MALVINAS". Según fuentes británicas, este grupo de tareas estaba compuesto por el crucero "Glamorgan" y las fragatas "Arrow" y "Alacrity"(*). Aproximadamente a las 16:30 hs estas naves fueron atacadas por los 3 M-V de la Escuadrilla del Cap. DIMEGLIO.
El resultado de esta acción arrojó dos buques con averías leves y otro averiado de gran consideración. Luego del ataque estas naves se retiraron mar adentro, hacia el Sudeste, una de ellas incendiándose, lo cual fue observado claramente por cientos de personas que se hallaban en las inmediaciones.

Testimonios:

Contrariamente a otras acciones del conflicto, este hecho tiene una gran cantidad de testigos, de los cuales se han seleccionado los siguientes testimonios:

1°) El Cap. DIMEGLIO, Jefe de la Escuadrilla "Torno": "Asigné un buque a cada numeral. Entré por la popa de uno de ellos, sin poder identificarlo. Lancé las dos bombas, pero no dieron en el blanco, pero fueron las del numeral N° 2 las que impactaron".

2°) 1er.Ten. AGUIRRE FAGET, numeral N° 2: "Ataqué a una nave enfocando a ésta de popa. No ví los impactos del guía, pero tiré con cañones y lancé mis bombas, pasando en forma longitudinal sobre el buque. Mis bombas debieron haber penetrado por la cubierta de ésta, pero no pude apreciar el impacto".

(*) El teniente Tinker relata en sus "Cartas" este ataque segun la versión británica, lo cual probaría la inferencia de los servicios de inteligencia de la Task Force en su correspondencia.
Segun fuentes propias, el "Glamorgan" se hallaba en esos momentos en la posición 51 grados, 21 minutos, 37 segundos de latitud Sur; 56 grados, 33 minutos, 47 segundos de longitud Oeste; es decir, 90 millas náuticas al Este de la península de Freycinet y del lugar de los acontecimientos.

CZ.2.38

3°) El 1er.Ten César F. ROMAN, numeral N°3:"El numeral N°2 cubrió cierto ángulo con sus cañones y le tiraron con todo. Yo tiré únicamente mis bombas, y al salir vi una explosión muy grande sobre el agua, a mi frente, con espeso humo negro primero, fuego intenso inmediatamente después y luego mucho humo blanco".

4°) Mayor Alberto A. CATALA, auxiliar de Estado Mayor en el Comando Conjunto del General MENENDEZ en Puerto Argentino: "Eran tres buques que a pesar de la distancia podían apreciarse como uno de mayor tamaño, por la arboladura de sus antenas, y dos de menor porte. El buque atacado tenía una gran antena cuadrada.

5°) 1er.Ten. Eduardo A.GONZALEZ, observador de control aéreo adelantado en cerro Zapador (+) (su testimonio es de gran importancia por la posición favorable del puesto de observación): "Estábamos con el Tte.Nav.CIONCHI, del BIM 5 en la posición, cuando observamos el ataque de los tres Dagger a los buques, aparentemente eran 2 fragatas y un destructor. Se vio la línea de fuego trazada y al salir los aviones, una de las naves se observaba con mucho humo blanco en la parte delantera. Se constató un resplandor a la noche en esa dirección, durante 45 minutos, como mínimo.

6°) Tte.Nav.Rodolfo O.CIONCHI, observó el ataque junto con el Ten.Gonzalez:"Vimos perfectamente al ataque y la explosión, ya que la posición elevada nos facilitaba la observación". Preguntado:"¿Que tipo de buque era el afectado?", dijo:"Era una fragata tipo 42,señor".Preguntado:"¿Está Ud. seguro?", dijo:"Cómo no voy a estar seguro, los puedo reconocer perfectamente, pues son iguales a los nuestros"(ARA HERCULES y SANTISIMA TRINIDAD).

7°) Ten. Jorge REYES, Jefe de batería antiaérea en la Base Aérea Militar"MALVINAS":"La explosión correspondió al 1er.buque atacado por los numerales 1 y 2. Luego del ataque se observó humo espeso mientras una fragata se acercó como para prestarle auxilio. Luego dos naves se alejaron velozmente,mientras la tercera, averiada, lo hizo lentamente.

(+) Sapper Hill, en la toponimia británica.

C2-2.39

8°) Mayor Hugo A MAIORANO, Jefe de artillería antiaérea en la BAM "MALVINAS": "Vi la explosión en una fragata, con humo negro al principio y blanco después. Por la noche se observaba un resplandor en esa dirección y un destello intenso a las 18:30 Hs. aproximadamente. Luego el resplandor cesó.

9°) Cap. Pablo Marcos CARBALLO (Jefe de Escuadrilla "Trueno"): "Llegué hasta el sur de la Península de FREYCINET pues tenía intención de regresar por el Sector Norte de las Islas, cuando vi un buque totalmente cubierto de humo, siendo imposible identificarlo...." (Observación poco después del ataque).

10°) Pero tal vez el testimonio más importante de lo sucedido en el ataque a la flotilla británica, esté dado por el Puesto de la Red de Observadores del Aire "M-1" ubicado en el Monte Bajo (+), 6 Km. al Norte de Puerto ARGENTINO, ya que si bien se hallaba algo más alejado del lugar de los hechos, la elevación natural del cerro permitió a los observadores (S.M. OCAMPO y el Auxiliar BIASOTTO) avistar no sólo el ataque propiamente dicho, sino advertir lo que sucedió en las horas posteriores, dado que la altura sobre el terreno les permitía ampliar el campo visual hacia el horizonte.

Su informe relata detalladamente como una de las naves comenzó a despedir una gran humareda, alejándose lentamente mientras las otras dos naves lo hacían con más rapidez, dirigiéndose hacia el sector Sur.

Ulteriormente los partes del "M-1" detallaban que entre las 18:30 Hs. y 19:00 Hs. se escucharon fuertes explosiones e iluminación en ese sector del horizonte, al extremo que pensaron que se desarrollaba allí un combate naval. Más tarde, entre las 22:00 Hs. y las 23:00 Hs. continuaron escuchando, ya más debilmente, explosiones con su luminosidad apenas visible, "como pequeños relámpagos" (sic).

Sin lugar a dudas, los dos observadores del Puesto de Observación "M-1" eran testigos del fin del destructor británico, en el momento en que las llamas alcanzaron su santabárbara y los magazines de los misiles "Sea Dart".

11°) Otros testigos que confirmaron los hechos mencionados:

- 1er.Ten. Fernando KLIX (Observador en Punta ENRIQUETA).
- 1er.Ten. Alberto DABES. (Base Aérea Militar "Malvinas").
- C.P. Anibal CARDOZO (Artillería Antiaérea de la BAM "MALVINAS", posición al Este de la pista).
- Cap. Osvaldo R. BATTIONI (Artillería Antiaérea BAM "MALVINAS".
- Tte. Cnel. MOHAMED ALI SEINELDIN (Jefe RI 25 al Norte de la pista).
- Gral Mario Benjamín MENENDEZ, Comandante de la Guarnición.

(+) Monte Low, en la cartografía británica.

///

CZ.2.40

- Alf. FOCH (FAA), Cap. OLMOS (EA), todos ellos situados en el faro del Cabo SAN FELIPE.
- Mayor Alberto KAJIHARA, EM en Puerto ARGENTINO.
- Mayor Hector PERGOLINI, EM en Puerto ARGENTINO.
- Etc.

Testimonios oficiales:

Fueron varios los partes recogidos de la zona de operaciones por los Estados Mayores de los Comandos Conjuntos y Específicos del Teatro de Operaciones, entre otros:

1°) 17:05, FAS, Contraalmirante OTERO informó que una fragata muy averiada se alejó con rumbo sudeste y 2 buques más con rumbo sudoeste.

2°) 17:15, EMC, una fragata tipo 42 averiada.

3°) 17:16, CAE, de los 3 buques en el radial 180° de Puerto ARGENTINO, uno se aleja con rumbo 060°(Sudeste) escorado, otros dos con rumbo 210° (Sudoeste). Se avisa a Puerto BELGRANO que en frecuencia 14240 Kh se interceptaba mensaje de auxilio de un buque británico.

4°) 21:00, CAE/EMC: Jefe de Escuadrón M-V ratificó que un destructor resultó seriamente averiado y escorado. Un buque de tres mástiles con incendio a bordo.

Conclusiones respecto de este hecho

1°) Está probado que una nave británica fue alcanzada por la Escuadrilla "Torno" y averiada de consideración con fuego a bordo.

2°) Está probado que de los tres buques que bombardearon Puerto ARGENTINO en esa acción, el buque averiado de consideración era un destructor, por su tipo de antena...Era además la nave de mayor porte de las allí presentes.

3°) Según los partes británicos, el grupo de tareas que realizó esta operación, estaba compuesto por el HMS "Glamorgan" (crucero tipo "County") y las fragatas tipo 21 "Arrow" y "Alacrity".

4°) Existen pruebas de que el buque alcanzado era una fragata tipo 42. No existen pruebas de que se tratara del HMS "Exeter", si bien un mensaje interceptado en esos momentos así parecía denunciarlo, pero siendo de origen británico, pu

///

C2.2.41

do tratarse de una acción de contra-inteligencia para ocultar el verdadero nombre de la nave afectada. El "Exeter" no se hallaba en ese lugar, pues aparentemente había sido alcanzado por un torpedo del submarino "San Luis" que no estalló poco antes del mediodía.

5°) Los partes oficiales británicos dados al finalizar la guerra, confirmaron que las fragatas tipo 42 perdidas en el combate fueron el HMS "Sheffield", por impacto del misil "Exocet" e incendio posterior -el día 4 de mayo-, el HMS "Glasgow" por impacto de bomba MK-17 que lo dejó inoperativo, y el HMS "Coventry", hundido por explosión de 3 bombas de 500 lbs. lanzadas por aviones A-4B el día 25 de mayo.

Información de fuentes británicas

Ningún parte oficial o periodístico denunció por parte de GRAN BRETAÑA, que un buque de la Task Force hubiese recibido daños de consideración. Los testimonios obtenidos son los siguientes:

Comunicados del Ministerio de Defensa Británico (12:30 GMT del 02 MAY 82):

"Avanzada la tarde (del 2 de mayo) elementos de la Task Force "situados dentro de la ZET bombardearon el Aeropuerto Stanley "para reforzar los efectos del bombardeo e impedir trabajos de "reparación".
"Al atardecer los argentinos montaron un ataque sobre la Task "Force . Un "Canberra" fue derribado por un "Sea Harrier". Otro fue "severamente dañado. El ataque fue ineficaz.
"Solo un buque fue dañado y en forma superficial. La fragata con "tinúa realizando sus tareas operativas. La única baja fue el "marinero Ian Britnell de Tegumouth, Devon, quien fue herido. "El se halla solo superficialmente herido y puede caminar."
"No tenemos informes de otros contactos a la fecha. En las últi- "mas 24 horas no hemos perdido aviones, ni helicópteros." (Este parte era verdadero, atendiendo a que los aviones fueron derribados a la mañana del día 1 y la hora de emisión de este último comunicado era las 12:30 GMT, 15:30 hora de Bs.As.).

El resto de la información periodística o bibliográfica reflejaba la misma información.

C2.2.42

EL ANALISIS DEL PRIMER DIA DE COMBATE

Estados Mayores Argentinos

El análisis del primer día de combate de las Fuerzas Armadas nacionales luego de más de 100 años de no haber tenido acciones de beligerancia con potencias extranjeras, era objeto de cuidadosas evaluaciones en los comandos operacionales y en el Estado Mayor Conjunto, a la luz de los hechos sucedidos y de la interpretación, no siempre cabal, de lo que había ocurrido.

En el nivel político y estratégico militar, resultaba evidente que GRAN BRETAÑA se había lanzado a la conquista de sus objetivos políticos mediante el empleo violento de los medios ofensivos de la Task Force, con el evidente propósito de lograr un éxito rápido y contundente para obligar a la REPUBLICA ARGENTINA a renunciar a sus objetivos de recobrar las Islas MALVINAS, y la conquista de Puerto ARGENTINO era el objetivo político-militar por excelencia. GRAN BRETAÑA no podía correr el riesgo de caer en una lucha prolongada, no sólo por razones climáticas, ya que se avecinaba el crudo invierno austral, sino también por cuestiones políticas internas y externas.

Al finalizar la primera jornada bélica, las fuerzas propias se habían limitado a defenderse de los ataques aéreos -mediante el uso de la artillería antiaérea- y del bombardeo naval -atacando a los buques enemigos con medios de la FAS-. De estas acciones quedaban claras dos conclusiones: que los intentos de desembarco enemigos habían sido rechazados, y que la Task Force se había retirado, quedando demostrado que no era invulnerable. Los hombres del Brig. Crespo sentían un hálito de victoria.

En el nivel estratégico operacional, las acciones bélicas conducidas por las fuerzas británicas parecían obedecer a la búsqueda de objetivos de interdicción, hostigamiento y materialización del bloqueo naval, habiendo sido rechazada la acción de helidesembarco. Significó para la Task Force un elevado costo ae

///

Cz.2.43

ronaval, dada las pérdidas de aviones Sea Harrier, y la disminución de su poder naval, como consecuencia del ataque de la aviación propia a sus medios. El repliegue de los grupos de tareas británicos mar adentro obedecería probablemente a la necesidad de ponerlos fuera del alcance de la aviación propia, reorganizarlos y tenerlos a la espera de refuerzos.

En el estado mayor de la FAS en Comodoro Rivadavia, se asistía a la evaluación del bautismo de fuego de la FAA. Resultaba difícil permanecer imparcial al analizar las acciones del combate en el cual habían perdido la vida varios de sus hombres -en su invalorable dimensión- y donde habían sido destruídas algunas de sus preciadas máquinas, que resultaban valiosas -no tanto por su costo- sino por ser insustituibles en lo inmediato. La forma desnivelada en que sus medios fueron conducidos a la batalla, agregaba también una cuota de emotividad que enturbiaba la vista de aquellos que planificaron y decidieron, y que hacía respirar con honda serenidad a quienes ejecutaron.

Resultaba así difícil, dada la dimensión y perspectiva de lo sucedido, que se tuviera conciencia de la envergadura del éxito logrado sobre la fuerza expedicionaria británica. Por otra parte, se ignoraban cuales eran los planes británicos y cual habría de ser su próxima movida, se desconocía si el alejamiento de la Task Force era un repliegue táctico o un rechazo de sus intenciones de establecer una cabecera de playa, no existía certeza de la cantidad de aviones enemigos derribados ni de los daños infligidos.

Pero sí existía seguridad respecto de que la flota enemiga había desaparecido de las pantallas de los radares de Puerto ARGENTINO, lejos hacia el Este; que el temido helidesembarco no se había realizado; que las defensas antiaéreas habían funcionado eficientemente derribando y averiando a varios aviones "Sea Harrier"; y que los aviones propios habían logrado burlar las cortinas defensivas de las modernas naves misilísticas haciendo sentir el efecto de sus armas, no tan sofisticadas, pero que ganarían el respeto de los hombres de la Task Force.

///

C2.2.44

La gran disposición y adaptación de sus pilotos para presentar batalla al enemigo y el elevado porcentaje de misiones planificadas y que llegaron al objetivo material, era también un motivo de satisfacción para la FAS: a la gran incertidumbre inicial de lo que podía ocurrir al atacar una fragata misilística había sucedido la convicción de que era vulnerable , y por consiguiente, de que se podía luchar con dignidad y posibilidades de infligirle daños al enemigo.

También este primer día de acciones bélicas arrojaba algunos saldos negativos que habría que considerar durante el resto del conflicto. El más importante de ellos sería la marcada desventaja en el combate aire/aire, ya que al escasísimo tiempo disponible en la zona de operaciones por falta de combustible de los aviones propios, debía sumarse la presencia en el arsenal enemigo de un misil que a la postre sería la estrella de la guerra aérea: el proyectil "Sidewinder" AIM 9L, que podía dispararse desde cualquier posición, lo cual no era posible hacer con los "Magic", "Matra" o "Shafrir" argentinos, menos evolucionados que el mencionado "Sidewinder".- No se trataba, por consiguiente, de las virtudes del avión portador ("Sea Harrier"), sino de las diferencias tecnológicas, a las cuales debía sumarse la falta de autonomía de los "Mirage" M-III de la FAS, imposibilitados de llegar, bajar, combatir y regresar por falta de autonomía suficiente.

La Superioridad Aérea

Así planteadas las acciones desde el primer día, es necesario aclarar en que consiste la superioridad aérea en un campo de batalla, parámetro éste que resulta fundamental para el éxito o el fracaso en la guerra moderna.

La Fuerza Aérea Argentina entiende por Superioridad Aérea lo siguiente: "Situación en tiempo y espacio determinado, en la cual es factible el uso y explotación del espacio aéreo a un costo aceptable, donde su utilización y las interferencias a las propias operaciones por parte del enemigo es poco significativa y de escasa magnitud. Es general cuando abarca todo un teatro de operaciones, y es local cuando se verifica en una zona reducida".

Y que mas?

///

C2.2.45

Por su parte, la Junta de Jefes de Estado Mayor de las Fuerzas Armadas de los EEUU, define este concepto de la siguiente manera: "Grado de dominio en la batalla aérea que una fuerza ejerce sobre otra, y que permite a aquella desarrollar operaciones terrestres, navales y aéreas en un momento y lugar dados, sin interferencias significativas de las fuerzas en oposición".

Algunos autores nacionales han expresado que la "superioridad aérea del enemigo era total", lo cual como vemos no sólo no se adapta a la expresión de las definiciones mencionadas precedentemente, pues de haber ocurrido así ningún avión propio hubiese ocasionado daños de consideración al enemigo, sino que la realidad de los hechos ha marcado para las fuerzas británicas, a pesar de la victoria final, que la casi totalidad de los enormes daños que sufrieran en el conflicto, les fueron ocasionados por la aviación argentina. Afirmar lo contrario sería hacer un flaco favor a quienes supieron combatir a un formidable enemigo, a pesar de los riesgos intrínsecos de un enfrentamiento desigual, que desde el primer día de la batalla se mantendría durante todo el conflicto: ninguno de los dos oponentes lograría, salvo en zonas localizadas o por breve tiempo, imponer su superioridad aérea al otro. Y ésta sería no sólo la mayor virtud de las armas propias, sino la más grande falencia de la Task Force.

Estado Mayor del Almirante Woodward

El Comandante de la Task Force seguramente nunca olvidará este día 1° de mayo de 1982. Nada salió de acuerdo con sus planes previos. Todo parecía indicar que la resistencia argentina sería, al igual que en las Islas GEORGIAS DEL SUR, un argumento de orden más diplomático que militar, y que seguramente se diluiría no bien aparecieran los buques de la flota británica a la vista de los defensores.

Aparentemente, el bombardero Vulcan había dejado inoperativa la pista de la Base Aérea Militar "MALVINAS". Los medios de difusión masiva se ocuparían de informarlo a GRAN BRETAÑA y al mundo, mostrando así la determinación e infalibilidad británicas, personificadas en su Primer Ministro, quien hacía honor a su apodo: la "Dama de

///

C2.2.46

Hierro".

Para el gobierno británico, las acciones de la flota implicaban la justificación de su envío, con lo cual se neutralizaban las objeciones de la oposición que la medida había producido en el seno del parlamento y pueblo británicos. Las restantes informaciones daban cuenta de los derribos de los aviones de la FAA, de que sólo una fragata había sufrido daños ligeros, con un marinero levemente herido, y que todos los "Sea Harrier" habían regresado a sus portaaviones.

Estas informaciones comenzaron a dar pábulo en los cuadros argentinos al empleo de una frase que con el correr del tiempo se pondría más en boga y se haría popular, que era empleada irónicamente cada vez que alguien expresaba algo cuya veracidad podía ser dudosa: "No mientas Margareth..."

El Almirante WOODWARD y sus hombres de confianza, al efectuar la evaluación del primer día de combate, se encontraron con una serie de sorpresas para las cuales sus planes previos no tenían medidas de alternativa. En primer término se habían enfrentado con una formidable defensa antiaérea en Puerto ARGENTINO, lo cual le había significado a la Task Force, la pérdida de un porcentaje apreciable (20%) de todos sus aviones disponibles y un desgaste que no podría soportar en el futuro, so pena de quedarse sin cobertura aérea para sus buques y el previsto desembarco en alguna playa no alejada de Puerto ARGENTINO. En segundo término, el ataque de aviones de la FAA, que habían hecho sentir el efecto de sus armas en forma letal sobre una de sus naves y averiado a otras, ponía de manifiesto una serie de anomalías que comprometían seriamente el resultado de toda la operación: significaba que los buques eran vulnerables, que los aviones argentinos podían burlar los cercos defensivos antiaéreos y atacar -a pesar de las distancias involucradas desde sus bases de operación- a las naves de la Task Force que se aproximaran a las Islas. Fue una sorpresa no solo operativa sino también técnica, ya que los ingleses en momento alguno se habían imaginado que -por ejemplo- un avión M-V con el tanque ventral de 1700 litros de combustible adicional pudiese tener ese alcance, rompiendo los esquemas ra-

///

C2.2.47

cionales previos que se habían formado entre lo que las performances de diseño de un avión permitían estimar que haría, y lo que podían hacer en la realidad.

La necesidad de bombardear las bases argentinas en el continente se planteaba por vez primera, como única manera de neutralizar el poder aéreo que debían enfrentar.

La respuesta recibida por parte del General MENENDEZ puso también de manifiesto la determinación de las fuerzas terrestres de resistir, y finalmente, como para colmar la medida, un submarino argentino se había filtrado debajo de uno de sus grupos de tareas, había lanzado sus torpedos -que para fortuna de la Task Force no fumcionarían correctamente- y había evadido con éxito el ataque de los buques británicos.

Con los medios presentes puestos a su disposición difícilmente podría cumplimentar la misión que se le había asignado. Necesitaba más aviones, más buques, más combustible, más armas, más hombres y reforzar en general sus abastecimientos. El desembarco y posterior recuperación del archipiélago, en las condiciones actuales, era prácticamente imposible.

El panorama operacional era -por consiguiente- tan diametralmente distinto de lo que se había calculado tanto en esferas políticas en LONDRES como en las apreciaciones de los estados mayores, que el Comandante de la Task Force consideró que la situación real planteada excedía extensamente sus atribuciones. La guerra no se presentaba ciertamente como un desfile militar; sería no sólo larga, sino además muy costosa en vidas humanas y material. Hombre reflexivo y racional, el Almirante WOODWARD comprendió que estas novedades podían modificar las decisiones políticas del gobierno británico. Estaba íntimamente convencido de que estas Islas de manera alguna valdrían el costo que con seguridad involucraría su recuperación.

Discutió el problema con sus comandantes subordinados, ordenó colocar los grupos de tareas a distancia prudencial de las Islas, el bombardeo naval debería -en lo sucesivo- realizarse sólo de noche,

///

C2.2.48

puesto que la FAA operaba con luz diurna, se suspenderían los vuelos de ataque con los Sea Harrier sobre Pto. Argentino y preparó una extensa lista de mensajes para su comando superior en NORTHWOOD.

Era absolutamente necesario replantear totalmente la situación.

Si los altos mandos argentinos hubiesen podido asistir a estas deliberaciones, se hubiesen convencido de que la Batalla del 1° de mayo había sido una gran victoria para las armas propias. Pero este resultado significaba también una verdadera afrenta para el REINO UNIDO y su aliado principal, los EE UU. El gobierno conservador de la Sra THATCHER se jugaba su supervivencia política en el Conflicto del ATLANTICO SUR, ya que no sobreviviría a un fracaso militar. No se podían permitir, por consiguiente, otra cosa que no fuese la victoria total, a cualquier costo. Los gobernantes argentinos debieron haber previsto esta eventualidad al iniciarse el Conflicto, ya que debían haber sabido que no hay nada más temible que un león acorralado, y la Sra THATCHER -una vez despachada la flota- no tenía alternativas.

Las bajas producidas el 1° de mayo

Bajas argentinas

FAA: IA-58 A 527 destruído en tierra.
M-III I-015 derribado, piloto recuperado.
M-III I-019 derribado por Artillería Antiaérea propia, piloto fallecido.
M-V C-433 derribado, piloto desaparecido.
MK-62 B-110 derribado, dos tripulantes desaparecidos.
Pista BAM "MALVINAS", averiada leve.
TOTAL DE BAJAS DE PERSONAL EN TIERRA: Muertos, 1 Of, 7 Sub, 2 Sold
Heridos, 1 Of, 11 Sub, 7 Sold.

///

C2.2.49

ARA: ELMA Formosa, averiado leve.
GC-82, averiado leve, un herido.

TOTAL DE BAJAS DE PERSONAL: 4 heridos.

EA: 1 Radar de Vigilancia averiado.
1 depósito incendiado.
TOTAL DE BAJAS DE PERSONAL: 5 heridos.

Bajas Británicas

4 aviones "Sea Harrier" derribados.(No confirmados por Gran Bretaña)
2 aviones "Sea Harrier" averiados de consideración.
1 Destructor averiado de consideración.(No confirmado por Gran Bretaña)
2 fragatas tipo 21 averiadas levemente.
1 destructor averiado (HMS "Exeter", no confirmado).

C2.2.50

CAPITULO X - LA LUCHA EN EL MAR

La Situación al iniciarse las hostilidades

Los primeros zafarranchos de combate de la Task Force, se produjeron en la segunda quincena de abril, cuando la flota navegaba en aguas al sur de la Isla Ascensión, y los sonares de algunos de los buques británicos detectaron la presencia de probables submarinos argentinos en el área. No eran tales. Ocurrió que en los delicados sistemas de detección subaqua, el eco producido por ballenas o cardumenes de cetáceos, es similar al de un submarino. Se ignora la cantidad total de ballenas que perdieron la vida durante el desarrollo del conflicto por efecto de las armas de profundidad británicas, pero no fueron pocas, lamentablemente para la conservación de la especie.

Los submarinos argentinos, aun permaneciendo inactivos, produjeron un sinnúmero de inconvenientes y esfuerzos a la flota británica, dada la característica única de este sistema de armas, debido a su gran radio de acción, su autonomía operativa, su muy difícil detección y lo mortífero de sus torpedos. La Task Force, ya al abandonar Ascensión, debió adoptar formaciones antisubmarinas especiales, emplear helicópteros adelantados de detección y otras medidas de protección que le insumieron considerables esfuerzos técnicos-operativos, nada más que para prevenir la posibilidad de ser atacados por alguno de los sumergibles argentinos. A la 2da. flota de Occidente y 1ra. fuerza antisubmarina de la OTAN jamás se le hubiera perdonado que un sumergible de un país de tercera categoría llegase a dañarle un buque de guerra, ni tampoco el orgullo británico lo hubiese podido asimilar.

Por el lado argentino las prevenciones también produjeron algunos hechos más propios para el comentario jocoso que para el drama real que se avecinaba: el día 29 de abril a las 12:45 Hs. se recibió la información de un avión P-2 de que se había detectado probables naves británicas aproximandose a Comodoro Rivadavia, lo cual produjo un gran revuelo en la FT 79, ya que existian limitaciones para el empleo de sus armas, alertándose además al CAE a efectos de que previera la salida de aviones de bombardeo para detener al incursor enemigo. Por suerte informes posteriores confirmaron que se tra-

///

C2.2.51

taba de pesqueros rusos en sus tareas rutinarias de extracción de peces de nuestra plataforma continental.

También en Malvinas ocurrió algo similar que revelaba la tensión que se vivía en esos días, cuando un puesto de observación adelantado en una playa cerca de Puerto Argentino, reportó que había detectado en horas de la noche una aparente formación de buzos tácticos emergiendo de las aguas en fila india hacia el interior de la isla. Se le ordenó que diese la voz de alto, y en caso de no recibir respuesta que abrieran el fuego. El resultado fué una nutrida descarga de armas automáticas contra los presuntos incursores, que no repelieron el ataque. Al día siguiente pudo observarse que varios pinguinos reales (Aptenodytes patagónicus) habían sido alcanzados por los disparos. En realidad, la psicosis que existía en las tropas argentinas no era gratuita ni injustificada: Londres había anunciado, ya el 27 de abril, que tropas especiales habían desembarcado en las Islas Malvinas, en tanto que los organismos de inteligencia argentinos otorgaban al enemigo la capacidad de desembarcar comandos y tropas especiales en cualquier punto no fortificado de las Islas.

La limitación para el empleo de las armas recién fue dejada sin efecto el día 29 de abril. Tanto el Calte. ALLARA como el CN MOYA LATRUBESSE, comandantes de la FT 79 y de la Fuerza Submarina, respectivamente, respiraron con alivio al recibirla, ya que habían sido enviados a una zona de guerra, con naves de guerra, a enfrentar a un muy peligroso enemigo, pero sin autorización para iniciar las acciones bélicas, lo cual había sido objeto de no pocas incertidumbres por parte de la Plana Mayor de nuestros buques.

Los tres grupos de tareas de la fuerza, se hallaban dispuestos según fué relatado en el capítulo anterior, fuera de la ZET. Teniendo en cuenta que las naves de las Task Force se introducirían en ésta para iniciar el ataque a la Guarnición Malvinas, existían muy pocas probabilidades de que se produjese un enfrentamiento naval directo, salvo en acciones submarinas, aunque en aquellos momentos ninguno de los dos oponentes tenía certeza acerca de las intenciones y movimientos del otro.

///

C2.2.52

Ello no obstante, la posición de nuestra flota obedecía a la intención expresada en su misión, cual era el ocupar posiciones favorables para atacar al enemigo, si se presentaba la oportunidad, no en un enfrentamiento directo que con seguridad le resultaría fatal dada la superioridad británica, pero sí en circunstancias que resultaran propicias para infrigirle bajas, por ejemplo, mientras éste se hallase aferrado en una operación de desembarco o cuando sus naves se replegaron de la zona de batalla por razones técnicas o logísticas.

Cabe destacar que además de los buques de las flotas enfrentadas, existían en la ZET y en sus proximidades pesqueros polacos y soviéticos, como así también argentinos, dedicados a sus tareas de extracción de peces de nuestra plataforma epicontinental, y que eventualmente podían realizar observación de lo que ocurría en la zona(*). El 1°de mayo, tres submarinos británicos se hallaban en la ZET: El "Conqueror", el "Spartan" y el "Splendid".

Se descontaba, asimismo la presencia de submarinos pertenecientes a la URSS ya que éstos habían sido observados por los británicos no bien la Task Force abandonó la isla de Ascensión. Teniendo en cuenta que la flota británica es el principal oponente naval de la OTAN en el teatro de operaciones europeo para los países del Pacto de Varsovia, la oportunidad de evaluar sus capacidades en un enfrentamiento real no habría de ser desaprovechada ciertamente por los soviéticos, quienes con seguridad habrían montado una eficiente red de inteligencia mediante sus submarinos, pesqueros y satélites.

El 1° de mayo el pesquero Narwal avistó el periscopio de un submarino presumiblemente británico, a las 01:45 hs. y poco más tarde a las 04:00 hs, ya que se presencia no había pasado desapercibida a los submarinos enemigos que patrullaban intensamente el área.

(*) La nómina de barcos afectados a estas tareas era la siguiente:

POLONIA: SOIG "Bogar", SQDU "Vega", SQKJ "Neptunia", SPZD "Lacerta", SQBB "Garnela", SQBA "Humbak", SPXP "Carina", SPTT "General Rachimow", SPSA "Uran, entre otros de un total de aproximadamente 25 embarcaciones.
URSS: UWFK "Belokamensk", ESJB "Astergid", ESUW "Volzhanin", UWFK "Belokamensk", UECW "General Karbishev", UZWK "Parallaks", UTNG "Pavel Kraynov", UISS "Zapolyarny", UGVJ "Norochboksarsk", LYEB "Malta", entre otros de un total de más de 79 naves.
ARGENTINA: Pesquero "Narwal", ELMA "Río de la Plata" entre otros.

///

C2.2.53

Varios barcos de transporte se hallaban en Puerto ARGENTINO, en las tareas de descarga en el apostadero naval, bajo las duras condiciones que imponían los ataques aéreos enemigos y que obligaban a realizar los trabajos en condiciones de alerta roja semipermanente.

Durante el transcurso de ese día, los tres grupos de tareas realizaron desplazamientos tendientes a situarse en las posiciones preestablecidas para inquietar a la Task Force y eventualmente obligarla a dividir sus fuerzas. El GT 79.1 (PAL "25 de Mayo" y la División Destructores) se situó unas 270 millas náuticas al Este de Pto. DESEADO (48°S 64°W); el GT 79.4 (División Corbetas) por ser el grupo más débil fue ubicada al Noreste más alejado de la ZET, a unas 500 millas naúticas de COMODORO RIVADAVIA (46°S 60°W); y finalmente el el GT 79.3 con el "General BELGRANO" se desplazó hacia el Este-Sudeste de su zona de espera, hallándose a las 22:00 hs. a unas 260 millas náuticas al Sur de la Isla SOLEDAD (56° 30'S 61° 15'W). De esta manera se adoptaba un dispositivo respecto de los grupos navales británicos, que mantenía a los buques propios fuera de la zona probable de guerra fijada por GRAN BRETAÑA en la circunsferencia de 200 millas náuticas de radio centrada en el Estrecho de SAN CARLOS, y les permitía adoptar posiciones favorables para limitar la libertad de acción de la flota enemiga.

Si bien la posición y distribución de las naves británicas eran una incógnita para el comando naval del Valte. LOMBARDO, otro tanto podía decirse de la Plana Mayor del Calte. WOODWARD, para quien la principal prioridad era ubicar al Portaaviones "25 de Mayo" y hundirlo, merced a la absoluta supremacía submarina de su Fuerza de Tareas. Afortunadamente para el Calte. ALLARA, su nave insignia no habría de ser detectada en esta oportunidad, pero no ocurriría lo propio con la segunda nave de porte de la flota argentina: el Crucero "General BELGRANO" había sido avistado por el Submarino HMS "Conqueror" a las 16:30 hs. de ese día 01 de mayo, y el mortífero y oculto cazador de los mares inició un seguimiento subrepticio del venerable crucero, mientras informaba su posición y esperaba órdenes superiores.

En horas de la tarde, en momentos en que se desarrollaba la batalla aeronaval sobre las Islas, se iba conformando en el EM del Valte LOMBARDO la idea acerca de las intenciones británicas y la dis

C2.2.54

posición de sus grupos de tareas.

Los partes que llegaban a su sala de situación operativa parecían indicar que los británicos se aprestaban a desembarcar en las proximidades de Puerto Argentino, pero las señales no eran claras, y por momentos resultaban contradictorias. En la dinámica del combate, las decisiones de cada contendiente se ven influenciadas y alteradas por las reacciones mutuas que cada acción provoca. Fue así como a la intención de realizar un helidesembarco al Norte de la Peninsula de Fresinet, se produjo una inesperada reacción argentina materializada por la intervención de los aviones de la FAS, ello unido a las pérdidas de Sea Harriers en el primer ataque producidas por las defensas antiaéreas de la Base Aérea Militar "Malvinas" y a las averías sufridas por buques británicos luego del ataque de la Escuadrilla "Torno", obligaría al Almirante británico a desechar la idea de concluir el conflicto en el día de su cumpleaños.

El accionar de la Prefectura Naval Argentina

Los dos guardacostas de la PNA, el GC-82 "Islas Malvinas" y el GC-83 "Río Iguazú" realizaron durante el primer día de combate un constante patrullaje de las bahías próximas a Puerto Argentino, luego de haber colaborado intensamente en tareas logísticas y de practicaje. A las 15:30 Hs el "Islas Malvinas", hallándose anclado en Bahía de la Anunciación ante el intenso ataque que sufría Puerto Argentino y mientras realizaba tareas de piquete radar, fue atacado por un helicóptero británico "Sea King" que efectuó tres pasadas disparando sus armas, mientras el guardacostas realizaba tareas evasivas, luego de cortar su ancla, y repelía el ataque haciendo uso de las ametralladoras 12,70 mm de dotación. Como consecuencia de la acción, el helicóptero enemigo se alejó luego de producir algunos daños menores, resultando un tripulante de la embarcación herido en el enfrentamiento (*). Fue ésta la primera acción bélica de la PNA y del componente naval "Malvinas", que se serviría de los dos modestos guardacostas para realizar una serie de tareas militares importantes, ante la ausencia de buques de guerra propios en el teatro interisleño, llenando así un vacío vital ya que navegaron las hóstiles aguas Malvinenses hasta finalizar el Conflicto; para honra de la Institución y de sus esforzadas tripulaciones. (**)

(*) El Cabo Segundo ANTONIO GRIGOLATTO.

(**) Fueron sus Capitanes: GC 82 el Prefecto Jorge Carlos CARREGA, y del GC 83 el Prefecto Eduardo Adolfo OLMEDO.

///

C2.2.55

Los Buques de Transporte

Mientras tanto, en las Islas, al observarse que el enemigo había tomado como blanco fundamental de los ataques la zona de Puerto Argentino, se resolvió preventivamente retirar los buques surtos en el puerto para evitar que fuesen atacados por los Sea Harrier. No sería lo más conveniente, ya que en el área de la Bahía de Puerto Argentino, la población, el puerto, y los alrededores eran los lugares mejor defendidos desde el punto de vista antiaéreo, como ese mismo día lo aprenderían los pilotos de los Sea Harrier, y el sacar las naves de este lugar era arriesgarlas aún más en zonas dónde no se disponía de defensa alguna, como no fueran las naturales de radas y caletas protegidas por abruptas laderas, y que no sería suficiente para burlas la eficaz observación británica, que contaba con la colaboración de la población local.

Las naves que fondeaban en el apostadero naval "Malvinas", eran el ARA "Bahía Buen Suceso", el ARA "Isla de los Estados", el ELMA "Formosa", el ELMA "Río Carcarañá", además de los requisados "Forrest" y "Monsunen", éstos para ser empleados en el tráfico interisleño, al igual que el "Isla de los Estados". Por otra parte, durante el transcurso de ese día 01 de mayo, llegaría valientemente el BRIDAS "Yehuin", procedente de USHUAIA, para colaborar en las tareas del puerto como chata de alije.

El "Buen Suceso", que había tenido problemas con su tripulación civil antes de zarpar del continente, ya que sus hombres se negaron a tripularlo para navegar a las Islas Malvinas, con la honrosa excepción de su Capitán, el señor NIELA y tres tripulantes, fue empleado como buque alojamiento en el apostadero, luego de haber trasladado una importante carga de insumos básicos para los defensores de las islas, con tripulación mixta (civil y militar). Fue movilizado a Pto. FOX donde quedó varado de popa y abandonado por su tripulación, antes de ser atacado y averiado por acción de aviones enemigos.

El "Formosa" por su parte, que había llegado a Puerto Argentino el día 11 de abril, recién completó su descarga el 01 de mayo, dejó puerto a las 15:00 Hs. de ese día para iniciar una azarosa trave

///

C2.2.56

sía que lo llevaría de regreso al continente. El transporte debió atravesar las aguas hostiles por la ruta del sur de las islas, y solo por cuestión de minutos no fue sorprendido por la flotilla británica que se apostaría al sur de la península de Fresynet para bombardear el aeródromo, pero cuando se hallaba navegando a toda máquina al sur de la Bahía AGRADABLE fue localizado por el "Trueno 1", el Jefe de una escuadrilla de A4-B, quién a las 17:00 Hs. aproximadamente, ignorando que un buque propio podía hallarse navegando en la zona, lo confundió con una nave enemiga y le ocasionó algunos daños con sus cañones de 20 mm, haciendo impacto con una bomba que se incrustó en la bobeda del transporte sin explotar, afortunadamente, o produciéndole bajas. En el fragor del combate, las fuerzas propias no habían tenido mucho tiempo para efectuar coordinaciones, pero el "Buen Suceso" sería la única nave que regresaría al territorio continental.

El "Isla de los Estados", barco que al iniciarse el conflicto estaba siendo desafectada de Transportes Navales, realizó en Malvinas una importante tarea en la distribución de los materiales que atiborraban las precarias instalaciones de apostadero, desprovisto de los más elementales medios para actuar como muelle para la recepción, descarga, almacenaje y distribución de los insumos que llegaban a Puerto Argentino a partir del 02 de abril, realizando cabotaje entre este puerto y Bahía Fox, Puerto Howard y Darwin, navegando principalmente en el estrecho de San Carlos, dónde llegaría su fin unos días más tarde.

El "Río Carcarañá" -con tripulación mixta- había forzado el bloqueo británico el 26 de abril principalmente con víveres para el Ejército, y sin haber completado su descarga -entre éstas planchas de aluminio para alargar la pista- fue enviado a una caleta protegida para preservarlo de los ataques británicos de que estaba siendo objeto durante ese día Puerto Argentino. Sería su último viaje.

Las naves antes mencionadas, eran las únicas de que dispondría el General Menendez para atender las necesidades de transporte naval de sus fuerzas, en momentos en que ya la Junta Militar

///

C2.2.54

había decidido no arriesgar cargueros por vía marítima,tornando así mas azarosa la supervivencia de su guarnición, totalmente supeditada a las posibilidades de la Fuerza Aérea para hacerle llegar insumos críticos, y a unos pocos helicópteros disponibles en las Islas para distribuirlos.

C2.2.58

Fuerza de Tareas 79: Orden de Atacar

Pero al promediar la tarde, los partes del Calte. OTERO parecían indicar que la situación prevista en el Plan de Operaciones de la Flota de Mar se estaba materializando, y llevaron al Cte. del TOAS a dar a la FT 79 libertad de acción para efectivizar el cumplimiento de su misión: el Calte. ALLARA interpretó que era su orden para atacar, internalizó un"comprendido" y dispuso las directivas pertinentes.

En esos momentos se recibió un parte informativo proveniente de un avión Tracker de exploración perteneciente al portaaviones, por el cual se confirmaba la presencia de un grupo de tareas británicos al Norte de Puerto Argentino, constituído por un buque grande y seis más pequeños. De esta forma la Plana Mayor de la FT 79 tomaba conocimiento de la presencia del portaaviones "Invincible" y sus buques de escolta, antes de que los británicos lograran hacer lo propio con el grupo de tareas del portaviones "25 de Mayo".

Para el Calte ALLARA el gran momento de la vida de un comandante le había llegado: el de dar las órdenes para comprometer a sus hombres en la batalla, y lo hizo con decisión. Eran las 16:00 hs.

Dada la distancia que separaban su Fuerza de Tareas de los probables objetivos navales enemigos, inició un movimiento de aproximación con el Portaviones "25 de Mayo" hacia la Zona de Exclusión, ya que la única forma de atacar era mediante el empleo de los aviones A4Q del grupo aeronaval embarcado. En los hangares y cubierta del portaaviones se inició una febril actividad, en la preparación de las máquinas para el ataque, tarea esta nada sencilla, ya que las limitaciones de peso operativo de despegue de una aeronave desde la reducida cubierta de un portaviones de estas características, obliga a adoptar serias soluciones de compromiso que limitan la carga útil de los aviones en función de la distancia a los blancos probables y del viento presente en la zona. (más de 250 millas náuticas separaban a los dos grupos de tareas, y el viento raramente sobrepasaba los 5 nudos).

En esas condiciones para que el avión A4 pudiese operar con carga de guerra (bombas, cohetes o cañones) se requerían componentes de viento superiores a los 20 nudos. Por ejemplo, si el viento en superficie hubiese sido de 20 nudos, se sumarían a ellos los 20 nudos que es la velocidad máxima del portaaviones, lo cual significaba una componente de 40 nudos que es sumamente aceptable para permitir el despegue seguro de los aviones con suficiente combusti-

C2.2.59

ble y bombas para llegar, atacar y regresar. Pero con viento calmo, sólo se disponía de la velocidad del buque para obtener componentes de vientos favorables, que de manera alguna podía ser superior a los 20 nudos, lo cual tornaba la operación no factible o inaceptable, dada la distancia que los 4-Q deberían cubrir para llegar a sus blancos.

Lamentablemente y segun ya fuera expresado anteriormente, la zona se hallaba afectada por un anticiclón(*)(centro de alta presión) con componentes de viento casi nulas que limitarían sensiblemente así la carga útil de bombas de los aviones y su autonomía.

Mientras el "25 de Mayo" navegaba hacia el cuadrante Sur y se auscultaba la velocidad del viento, los armeros de los aviones colocaban por momentos dos bombas y poco despues agregaban una, o bien hacian lo contrario, en una gimnasia constante que se iba tornando estéril a medida que el sol caía sobre el horizonte y los vientos disminuían aun más.

A las 17:30 Hs la Plana Mayor de la Fuerza de Tareas comprendió que el ataque se había tornado de poco factible y aceptable, en no factible, ya que lo avanzado de la hora no permitiría a los aviones operar con luz diurna, y debido a que no se disponía de capacidad para operar nocturno, la operación era imposible.

El Calte ALLARA suspendió el ataque hasta las primeras luces del día siguiente.

Mientras ésto sucedia el en GT 79.1, el submarino ARA "San Luis", destacado de patrulla al norte de las islas, y dentro de la zona de exclusión, hizo contacto con buques enemigos , ello implicaría un mérito para las previsiones de la plana mayor, ya que a diferencia de los submarinos nucleares, cuya velocidad en inmersión es superior a la de cualquier buque, la menor velocidad relativa de los sumergibles convencionales los obliga a permanecer al acecho en los probables lugares a ser frecuentados por el enemigo, esperando que se acerque, en lugar de salir a buscarlo, darle alcance y atacar. A la vista de su presa, el "San Luis" lanzó sus torpedos, los cuales lamentablemente para su capitán y su esforzada tripulación no tendrían el premio de dar en el blanco. En realidad, el submarino, dada la perentoriedad en que la JM había dispuesto la ocupación de las islas, no tenía a punto sus sistemas de armas y el tiro se debió efectuar empleando el sistema manual en lugar de utilizar la computadora de tiro. Los buques británicos, especializa

(*) Anticiclón de 1026 milibares de presión, con vientos leves del SE ocasionalmente variables, situación que se mantuvo hasta las 06:00 hs. del día 2 de mayo con circulación anticiclónica y vientos leves del sector Norte.

C2.2.60

dos en tareas antisubmarinas, contraatacaron de inmediato para dar caza al osado incursor, y durante más de las 24h siguientes la tripulación del sumergible pasaría una de aquellas odiseas a que nos tenían acostumbrados las películas de la guerra del Pacífico. Pero para gran contrariedad de la Task Force, el submarino argentino burlaría el cerco y escaparía indemne de la persecución del enemigo, marcando con ello una epopeya notable de la lucha en el mar para nuestra Armada, dada la dimensión del oponente, y una enseñanza crucial para Gran Bretaña y la OTAN: si un submarino argentino había penetrado en el cerco defensivo de la poderosa Royal Navy, si había logrado disparar sus armas, y luego si había logrado escapar sin daños del contraataque enemigo, solo Dios podría saber que ocurriría en un enfrentamiento entre las fuerzas de la OTAN y las del Pacto de Varsovia, ya que es bien sabida la enorme capacidad submarina adquirida por la Unión Soviética, no igualada por ninguna otra potencia.

Fuerza de Tareas 79: Orden de Replegar

Mientras el Contralmirante ALLARA abordo del "25 de Mayo" se preparaba para realizar un ataque con sus medios aeronavales embarcados a primera hora del día siguiente, el Vicealmirante LOMBARDO procuraba auscultar la situación para interpretar que es lo que había ocurrido y lo que podría eventualmente llegar a ocurrir en el Teatro de Operaciones. Existía tanto en su apreciación, como en la del Almirante Anaya, la idea de que el enemigo disponía de información satelitaria provista por los EE.UU. acerca de la posición de los buques propios, lo cual -de ser cierto- tornaría prácticamente inútil los buques de superficie de la Flota de Mar, ya que éstos resultarían fácil presa de los submarinos nucleares británicos, dada su mayor velocidad. Una eficaz acción psicológica del enemigo, llevaría a los altos mandos a considerar esta posibilidad como válida, pese a los esfuerzos que harían los EE.UU en el sentido de que Washigton en manera alguna podía suministrar información satelitaria a las fuerzas británicas acerca de la posición de las naves argentinas.

///

C2.2.61

En realidad, ningún satélite de los EEUU fue puesto en órbita en esos días, como para poder suministrar información del campo táctico naval. Los satélites de observación llevan abordo instrumentos capaces de obtener imágenes de la tierra, de fijarlas en una forma u otra y de transmitirlas a la superficie para su utilización. Son complejos, costosos, pesados y su colocación en órbita requiere meses para su implementación.

Aquellos de uso militar pueden captar radiación electromagnética, radiaciones infrarrojas, luz visible (fotografía), microondas y pueden emitir en frecuencias radar para captar ecos, y retransmitir información a una estación receptora en forma de video o electromagnética. La información fotográfica es expulsada por el satélite en forma periódica, para ser recuperada en tierra, y normalmente se efectúa en períodos de tiempo que la hacen inutilizable para fines tácticos (semanas o meses).

En cuanto a su órbita, pueden ser : 1°) geosincrónica, es decir que se mantienen en un mismo punto respecto de la superficie de la Tierra y obtienen información de una determinada región en forma permanente, o 2°) maniobrables, es decir que en un determinado momento pueden cambiar su órbita para aproximarse a la superficie terrestre.

Ningún satélite de estas características fué colocado en órbita sobre el Atlántico Sur durante el desarrollo del conflicto, aunque se procuró desviar de su trayectoria -sin éxito- un satélite de reconocimiento KH-11 de la CIA (Agencia Central de Inteligencia de los EEUU.), a efectos de proveer a Gran Bretaña información del Atlántico Sur.

Se hallaba si en órbita polar el satélite meteorológico LANDSAT 3, del cual tanto los británicos como los argentinos podían obtener información, ya que poseían antenas receptoras acopladas a su órbita, pero salvo datos acerca del estado del tiempo, la posibilidad de obtener la posición de naves en superficie quedaba solo supeditada a pequeños puntos en las fotografías de la superficie del mar, cuando la ausencia de nubes lo permitía, y cuya interpretación de manera alguna podía suministrar datos concluyentes.

///

CZ. 2. 62

No obstante, es necesario mencionar que Gran Bretaña integra, junto con los EE.UU., Canadá y Australia, el sistema FOSIC(Fleet Oceanic Surveillance Information Center: Centro de Información y Vigilancia Oceánico de Naves), recibiendo información de inteligencia combinada de diversas fuentes en el Cuartel General de Royal Navy en Londres. Entre dichas fuentes cabe mencionar el sistema OSUS (Ocean Surveillance Satellites : Satélites de Vigilancia Oceánica) de la U.S. Navy, capaces de detectar naves de superficie empleando sistemas de radar e infra-rojos, y de auscultar emisiones radiomagnéticas.

La Armada de los EE.UU. opera también el sistema SOSUS, que consiste en 22 subsistemas de micrófonos subáquos para detectar movimientos submarinos, ubicados en aguas estratégicas del mundo. Por su parte, la USAF (Fuerza Aérea de los EE.UU.) opera el avión de reconocimiento estratégico SR-71, capaz de obtener fotografías de gran definición de la superficie terrestre. Según el Chicago Tribune del 1 de Mayo de 1982 y del Newstatemen en su edición del 30 de Abril del mismo año, los EE.UU. volaron un avión SR-71 sobre el Atlántico Sur, a requerimiento de Gran Bretaña, antes de producirse la invasión del 2 de abril.

En realidad, estos sofisticados y costosos sistemas de observación y reconocimiento han sido diseñados y desarrollados para atender los requerimientos del conflicto Este-Oeste y operan fundamentalmente en el hemisferio Norte, razón por la cual no pudieron satisfacer las necesidades del Atlántico Sur, dada su posición excéntrica de las zonas de conflictos del mundo.

Lo que efectivamente proveyó EE.UU. a Gran Bretaña fueron las señales recogidas por el satélite de comunicaciones, el cual interceptaba todas las transmisiones de radio, y luego de grabarlas en cinta magnética, eran enviadas en el vuelo del avión Concorde a LONDRES. Los británicos dispusieron así de información del Teatro de Operaciones con unas 8 horas de demora, hasta que finalmente, algunos días después del 1°de Mayo, lograron efectuar las retransmisiones en forma directa a una estación receptora en territorio de Gran Bretaña.

CZ.2.63

Pero si bien en el campo táctico las posibilidades de obtener información mutua entre los oponentes eran similares, no ocurría lo propio en el ámbito diplomático, donde los británicos ejercían una notable ventaja. Según un miembro laborista del Parlamento británico, el Sr. Ted Rowlands quien tuvo a su cargo en el Foregin Office la cuestión de las Malvinas hasta 1979, Gran Bretaña tenía acceso a las claves argentinas, al extremo de haber expresado ante la Cámara de los Comunes que "en términos de inteligencia, Argentina era un libro abierto para los británicos" (+). Nadie lo desmintió hasta el día de hoy, y ciertos datos publicados por el "Informe Franks" dan la pauta de que la afirmación es correcta.

(+) The Chicago Tribune, 1 Mayo 82; Los Angeles Time, 4 Mayo 82; The Economist, 10 Abril 82; estudio del Frankfurt Peace Research Institute, Julio 82 ; Current News, N° 1036 del 9 Agosto 83, artículo del Profesor Richard Ned Lebow del Johns Hopkins Shcool of Advanced International Studies, Bologna Center, Italia; La Nación de Buenos Aires, 2 y 3 de abril 83.

CZ.2.64

Lo cierto es que, con satélites o sin ellos, las acciones en la zona de la península de Fresynet, por entonces, continuaban desarrollándose intensamente.

A las 19:37 Hs. la GMM Malvinas informó que tres buques se acercaban por el radial 155°(SSE),(*)llegando a una distancia de 14,5millas náutica a las 19:43 Hs. A las 20:39 el Estado Mayor del Gral.MENENDEZ apreciaba que las intenciones del enemigo eran el realizar un helidesembarco al SE del Aeropuerto con el objeto de tomar éste. A las 20:55 Hs, en medio de un intenso cañoneo naval, se observó que los buques comenzaron a despachar helicópteros desde distancias que oscilaban de las 5 y 12 millas. El fuego en esta oportunidad no solo estaba dirigido a la Base Aérea Malvinas, sino también hacia posiciones del BIM V en Sapper Hill.

Sin embargo, a las 23:50 Hs las baterias de los buques británicos silenciaron sus bocas, las naves se alejaron, el helidesembarco no se había producido, no se registraban actividad de aviones "Sea Harrier" desde las 19:00 Hs....La noche cerrada cayó sobre las islas y los defensores dispusieron un respiro por primera vez en el día.

Poco despues de la medianoche del día 01 de mayo, el Comandante del TOAS terminó su evaluación y ante la evidencia de que el Almirante Woodward no intentaría un desembarco, ordenó al comandante de la FT 79 que debía suspender cualquier intención de realizar un ataque, ya que sus naves correrían serio peligro al no hallarse el enemigo aferrado.

Pero a las 00:50 Hs del día 02 de Mayo, se tuvo la certeza de que los helicópteros británicos de reconocimiento pertenecientes al Grupo de Tareas "Invincible" habían localizado, finalmente, al GT 79.1 y desde una distancia de 70 millas náuticas comenzaron al vigilar sus movimientos. Sería ésta una información vital para el Estado Mayor del Almirante WOODWARD, ya que si bien el submarino 'Conqueror' había logrado determinar la posición del GT 79.1 con el crucero

(x) Eran dos fragatas en la línea y un destructur (Glamorgan) a 28,2 MN.

///

C2.2.65

"Gral BELGRANO", esta información no era suficiente para tener una idea cabal de la situación y de las probables intenciones de la Flota de Mar Argentina. Evidentemente, los grupos de tareas al mando del Contralmirante ALLARA tenían una posición que resultaba bastante intranquilizadora para las intenciones británicas, ya que particularmente el grupo del portaaviones "25 de Mayo", podía, en un momento dado, converger sobre las naves de la Task Force en el caso de hallarse éstas afectadas en una operación anfibia, ya que el General BELGRANO se hallaba a excesiva distancia.

Si bien en esos momentos el Vicealmirante LOMBARDO ignoraba que también el grupo de tareas del crucero "General Belgrano" estaba siendo seguido por el "Conqueror", al no hallarse la flota enemiga aferrada y habiendo sido localizado el grupo de tareas del PAL "25 de Mayo", apreció que la situación era sumamente peligrosa para la suerte de las naves propias, ordenando a las 05:00 Hs aproximadamente el repliegue de las mismas a aguas poco profundas mientras el portaaviones se dirijió a su apostadero en Puerto Belgrano, lugares donde permanecerían hasta la finalizacion del conflicto.

C2.2.66

18°) ¿Sorprendieron las capacidades enemigas? Si, en especial en lo atinente a helicópteros, aviones, buques, electrónica, logística en general e información de las propias actividades.

22. Presentada la situación, a la luz de los acontecimientos y acciones enemigas, se llega a una resultante, donde no se luchó en la medida de lo esperado, concepto que a la Fuerza Aérea no le atañe mayormente, pero que tampoco puede desdeñar como base de análisis, sobre todo si debe actuar en el marco conjunto.

El Combatiente como desprendimiento armado:

23. Otro hecho a resaltar es que un combatiente cuando va a la lucha, lo hace como desprendimiento, como brazo armado extendido de una Nación, Pueblo, Sociedad, Fuerza o Grupo al cual pertenece; en este caso, un Argentino, de la Fuerza Aérea, de tal o cual Brigada, Grupo, Escuadrón, etc.

24. Representa en sí mismo lo más selecto y puro que la organización tiene, pero lleva tras de sí, el espíritu de la misma, y de nada sirve o será de muy poca utilidad accionar en su formación, instrucción y adiestramiento individualmente si cuando llega el momento cúlmine de la lucha, pesan negativamente sobre él todas las secuelas de corrupción que su organización pudiera tener; si sabe que algunos jefes, pares o subalterno civiles o militares, familiares, amigos y aún desconocidos medran, lucran, apuestan al Dólar o las acciones, mientras él lucha.

25. ¿Puede un combatiente ir al combate cuando sabe que aquello que le da capacidades, que lo haría menos vulnerable y más eficáz no ha sido objeto de tratamiento prioritario desde la paz? Si así lo hace y de hecho la Fuerza Aérea a través de sus combatientes lo ha demostrado, estaríamos ante un hecho algo inédito en la realidad mundial y nacional, donde un grupo se ofrenda por una sociedad que no ha pensado oportunamente en él.

C2.2.67

26. Resumiendo toda sociedad y organización trabaja en cuanto a normas, usos y costumbres que le dán una fisonomía, una característica y desde esa posición el combatiente saldrá a la lucha con el respaldo de hecho, o con la verbalización no fecunda y se preguntará si todo su pais y toda su Fuerza tienen la voluntad racionalizada y concretada en obras pre y post conflicto que hagan válida la ofrenda que realiza.

27. Lo deseable, lo imprescindible es poseer una Fuerza Aérea con voluntad de combate, donde los aspectos que la lleven a actuar en el área de su responsabilidad específicade defensa, sean tratados con toda justeza, seriedad, desprendimiento y prioridad que se merece.

Vencer el miedo

28. Como todo hombre tiene miedo, para luchar eficazmente deberá vencerlo y en ese conflicto interno que sostiene, confluirán diferentes aspectos, donde adquirirán fundamentalmente importancia la formación y el sentido del deber, pero también las probabilidades que posee de sortear las sucesivas amenazas enemigas y realizar su tarea con éxito (capacidades y adiestramiento dan confianza).

Propuestas:

29. Enunciados y analizados algunos aspectos que hacen a la voluntad de lucha a modo de toma de conciencia, se propone la formación de equipos multisectoriales de especialistas para tratar el tema y proponer soluciones (médicos, psiquiatras, psicólogos, religiosos, abogados, aviadores, artilleros, Ejército, Marina, Fuerza Aérea, etc).

30. Se llega a concebir que la forma de tratar la cuestión debería hacerse en los siguientes niveles:

1°) En el de la formación/instrucción: No es nuevo tratar estos temas en la Fuerza Aérea y de hecho existe alguna orientación en el correcto sentido, pero sería conveniente hacerlo extensivo al pais como un todo, desde el niño al hombre, reslatando la necesidad de cimentar con hechos las pretensiones, el orgullo nacional, la necesidad de ser grandes, el desprendimiento por el prójimo, enfatizando en la necesidad de castigar la venalidad y tal vez gene-

CZ. 2. 68

rando odio o reacción hacia aquellos que son nuestros enemigos.

No debe olvidarse que además de recibir su personal de la civilidad, la Fuerza se relaciona siempre con la misma por mil canales y en guerra éstos tendrán influencia en la propia voluntad tal como está dicho.

2°) En el de la formación técnico profesional: Es sabido que el conocer el tema y tener capacidades desarrolladas en cuanto a técnica, táctica y cantidad infunde confianza, la que tiene como resultado final que el hombre ejecute su tarea con mayor eficacia y fé en la organización a la cual pertenece.

3°) Del combatiente: Finalmente es el hombre quien deberá actuar en el momento oportuno y debe querer y saber hacerlo, para ello habrá que concretar en hechos, aspectos de conducción que lo lleven a ello.

4°) Del combate en sí mismo: Debe poderse medir, e influír en la voluntad de lucha propia y ajena, para ello habría que crear organismos especialistas a nivel Nacional Estratégico y Táctico, que den al tema el tratamiento específico, apropiado y oportuno.

31. Se cree que todo lo expuesto no alcanza ni mucho menos a presentar soluciones por la falta de idoneidad del suscripto y por la magnitud y complejidad del tema; pero por el simple hecho de haber sostenido una guerra donde se verificaron actitudes en cuanto a voluntad de lucha dispares, debe ser analizado y tratado este aspecto.

32. La guerra es un fenómeno social donde se muestran fortalezas y debilidades de un Pueblo y Estado, pero la responsabilidad de los conductores es extraer de los mismos lo mejor de sí, desde la paz.

Copiar

DESDE LA PAZ mayúsculas

Mayor D. HECTOR MARIO PERGOLINI
(E. Air 2126)

Cz. 2. 69